

LE BELLE LETTERE 46

Ritorno a Trieste

Sergio Bologna

Ritorno a Trieste

Scritti over 80, 2017-2019

Asterios Editore
Trieste, 2019

Prima edizione nella collana Le Belle Lettere: Novembre 2019

©Sergio Bologna 2019

©Asterios Abiblio Editore 2019

posta: asterios.editore@asterios.it

www.asterios.it

I diritti di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento totale o parziale
con qualsiasi mezzo sono riservati.

STAMPATO IN UE

ISBN: 978-88-9313-155-1

Indice

Prefazione, 9
Avvertenza, 10

TRE LEZIONI

1. Il lavoro cos'è?, 13
2. Gigantismo navale e implicazioni per la supply chain, 30
3. Mercato del lavoro e formazione nel settore della logistica marittimo-portuale, 41

STORIA E MEMORIA

4. La vera rivoluzione del '68, 59
 5. La memoria falsificata dell'autunno caldo, 72
 6. La rivista 'Primo Maggio' e il movimento del '77, 94
 7. Il 'lungo autunno'. Le lotte operaie in Italia negli anni 70, 98
 8. I poeti e la pubblicità.
- Note su Franco Fortini copywriter all'Olivetti, 125

LOGISTICA E INFRASTRUTTURE

9. Per un breve panorama della logistica dagli anni 70 ad oggi, 131
10. Le prospettive del lavoro portuale in un futuro di sempre maggiore automazione, 139
11. Gradi Opere: un lenzuolo per coprire le magagne italiane, 151
12. Relazioni industriali e servizi di logistica: un'analisi preliminare (con Sergio Curi), 163

IDENTITÀ CONTROVERSE

13. 1 maggio 1945 – 1 maggio 2019, 209

14. Trieste, Resselplatz, 214
15. Il passato che ritorna. Pensieri disordinati
su grandezza e miseria di una città nordadriatica, 217

QUESTIONI DEL DOMANI

16. La fine del lavoro come la fine della storia?
Parte prima, 283
Parte seconda, 296

Prefazione

Quando si varca la soglia degli 80 anni ci si chiede spesso quanto tempo ancora ci resta. Non vorrei che qualcuno pensasse che questi scritti sono il frutto di una patetica corsa contro il tempo. No, no, la gran parte delle cose che scrivo è determinata da situazioni contingenti, da sollecitazioni di altre persone, perlopiù da richieste d'interventi a convegni o incontri oppure da proposte di collaborazione a opere collettive. Spesso però sono prosecuzioni di discorsi iniziati da lungo tempo, precisazioni di tesi enunciate in altri contesti storici. Perciò danno l'impressione ogni tanto di essere le classiche ripetizioni, tipiche di chi, in età senile, suole tediare gli ascoltatori raccontando tre volte di seguito, nella stessa serata, la medesima storia. Pur consapevole del rischio cui vado incontro pubblicando queste cose prodotte da ottantenne – rischio di annoiare o di apparire troppo narcisista, essendo alcune già pubblicate qua e là – mi pare che valga la pena metterle insieme, per verificare se sono riuscito in questi anni ad esprimerle in modo che, pur trattando temi diversissimi, risulti chiaro il filo che le unisce. Sono tre i campi d'interesse cui fanno riferimento: la storia contemporanea, le trasformazioni del lavoro e la logistica, in particolare il suo segmento marittimo-portuale. La storia contemporanea è la materia in cui mi sono laureato e che ho insegnato all'università, ma di essa fa parte anche la mia esperienza politica, la mia attività di militante, è storia che ho ricostruito dai documenti e storia che ho vissuto. Gli altri due campi d'interesse sono invece capitati per caso nel mio percorso, si sono materializzati quando a 50 anni ho dovuto ricominciare daccapo. A questa frattura esistenziale però non ha fatto riscontro alcuna frattura mentale, culturale. Anzi, il mio metodo di pensiero è rimasto lo stesso. Ed è questo che conferisce unitarietà al trattamento di argomenti così distanti tra loro, sia pure con notevolissimi

intrecci. E se invece non fosse vero? Se fosse solo una mia illusione aver trasformato in realtà un'intenzione? Solo i lettori potranno giudicarlo. Un'ultima cosa. Ho voluto chiedere a un editore triestino e non ad altri la disponibilità a pubblicare questa raccolta, nel testo il lettore troverà riferimenti alla storia di Trieste e riflessioni sul suo passato/presente. Anche questo fa parte della mia vecchiaia, dopo 57 anni di lontananza dalle vicende della mia città natale, mi è capitato di ritornarci con un piccolo ruolo pubblico e di aver la fortuna di vivere da vicino un momento in cui il porto di Trieste sembra rinascere, grazie all'opera intelligente e tenace di persone amiche, dalle quali tanto ho imparato ed alle quali spero di avere qualche cosa insegnato.

Un grazie particolare lo devo a Riccardo degli Innocenti, che ha avuto la pazienza di leggere e commentare questi testi, aiutandomi talvolta a migliorarli, e mi ha assistito nella fase finale che precede la stampa.

AVVERTENZA

I testi 4 e 8 sono stati pubblicati nel volume a cura di P.P. Poggio e C. Tombola, *L'ultima rivoluzione. Figure e interpreti del Sessantotto*, Brescia 2019, il testo n. 5 è stato pubblicato sulla rivista "Zapruder. StorieInMovimento.", n. 49, ottobre 2019, il n. 6 è uscito con gli atti di un convegno di Forlì nel volume *Da 'non garantiti' a precari. Il movimento del '77 e la crisi del lavoro nell'Italia postfordista*, a cura di Domenico Guzzo, Milano, 2019, il n. 7 fu pubblicato nel volume *L'approdo mancato*, a cura di Franco Amatori, *Annali della Fondazione Feltrinelli 2017*, il testo n. 11 è apparso il 19 agosto 2018 sul sito www.societadeiterritorialisti.it, il saggio a quattro mani segnato con il n. 12 è stato pubblicato sul "Giornale di diritto del lavoro e di relazioni industriali", n. 1/2019, il testo n. 13 è apparso il 30 aprile 2019 sulla rivista online "Volere la luna" e il testo n. 14 è stato pubblicato sull'insero de "Il Piccolo" di Trieste dedicato ai 300 anni del Porto Franco, il 18 marzo 2019.

Tutti gli altri testi, segnati con i numeri 1, 2, 3, 9, 10, 15, 16 sono inediti.

Ringraziamo editori e testate per le autorizzazioni concesse.

TRE LEZIONI

1. Il lavoro cos'è?

Convegno promosso dall'ANPI scuola per gli studenti e il corpo docente degli Istituti superiori, Brescia, 7 aprile 2017.

Il lavoro cos'è? È un'attività propria dell'uomo, dove l'individuo esprime le sue capacità? È una condanna ad essere sfruttati da un padrone? È un fattore secondario della vita di una persona? È la cosa più importante della vita di una persona? Il lavoro perché esiste? Non potremmo farne a meno? Tutte queste sono domande pertinenti anche se alcune, a prima vista, non sembrano essere tali. Guardiamo allora alle cose come stanno, da noi, nel nostro mondo, nella nostra civiltà. Una cosa è certa: noi trascorriamo la maggior parte del nostro tempo di vita al lavoro. Dunque disfarsene è impossibile ma la possibilità di disfarsene, di renderlo superfluo, è stata presa in considerazione da molti pensatori, anzi, se pensiamo all'automazione, è un argomento di grande attualità. Se parliamo del lavoro nel futuro, i tentativi di renderlo superfluo e di sostituirlo con delle macchine saranno sempre più numerosi. Ma ci sono alcuni lavori dove l'automazione non arriva, almeno finora.

La stragrande maggioranza delle persone lavora per vivere, più precisamente, lavora per guadagnare i soldi con i quali si procura i mezzi di sussistenza, i consumi, le vacanze, le cure quando si è malati, i bisogni della famiglia ecc..

Quindi la prima definizione esatta del lavoro è quella di una “prestazione a favore di terzi in cambio di una retribuzione”. È uno scambio: energia fisica o intellettuale applicata a determinati processi in cambio di denaro. Un lavoro non retribuito non può esser chiamato lavoro. Oppure deve sempre essere specificato: lavoro “gratuito”, lavoro “volonta-

rio” ecc.. Ma lavoro e basta, senza altri aggettivi, è solo quello pagato.

Scegliere il proprio lavoro

Ma il lavoro non si trova in natura, non ti viene incontro. Al lavoro ci si deve preparare, poiché non è possibile eliminarlo – a parte il caso di persone che nascono ricche e possono vivere di rendita tutta la vita – bisogna prepararsi a trovarlo, bisogna imparare a cercarlo, soprattutto bisogna sforzarsi d’immaginare quale lavoro potrebbe essere più adatto a noi stessi, quale lavoro ci piacerebbe fare. Bisogna dunque interrogare se stessi, conoscere meglio se stessi, le proprie inclinazioni, le proprie qualità, i propri punti forti e quelli deboli, bisogna guardarsi in maniera distaccata, impietosa.

Per prepararsi al lavoro occorre imparare, occorre apprendere, occorre studiare. Il lavoro se non è accompagnato da conoscenza non è lavoro. E qui le cose cominciano a diventare complicate. Cosa studiare, come studiare, perché studiare....Diventano *molto* complicate perché ormai non esiste più una correlazione diretta tra percorso di studi e lavoro, com’era fino a una trentina d’anni fa dove chi aveva studiato da perito faceva il perito e chi aveva studiato medicina faceva il medico. Qui si apre la pagina enigmatica del “mercato del lavoro”.

Il mercato del lavoro

Cosa s’intende con questa espressione? E perché lo chiamiamo “mercato”? È la stessa cosa che andare a fare la spesa sulle bancarelle? No, non è la stessa cosa ma chiamarlo “mercato” è giusto. C’è un mercato quando c’è qualcuno che offre qualcosa in vendita e quando c’è qualcuno che vuole comperare. Noi in che posizione ci troviamo? In quelli che vendono o in quelli che comperano? Noi in genere siamo tra quelli che vendono. Vendono che cosa? Vendono le proprie competenze, vendono il proprio tempo, vendono la loro disponibilità. Per poter vendere abbiamo detto che c’è bisogno di avere qualcosa da vendere, le nostre competenze, ma c’è bisogno anche di sapere chi sono e cosa vogliono gli eventuali

compratori. In termine tecnico si dice: bisogna conoscere la domanda di lavoro, bisogna avere delle cognizioni sulle esigenze dei compratori, bisogna cercare di capire di quali competenze hanno bisogno. E bisogna più o meno sapere anche quanto sono disposti a pagare per avere le tue competenze. Come si fa a saperlo? Ci sono due strade: una è quella di affidarsi a organismi che istituzionalmente funzionano da mediatori tra la forza lavoro disponibile e la domanda delle imprese del territorio. In alcuni casi, piuttosto frequenti, è la scuola o l'università, in particolare l'università, che si occupa di indirizzare i giovani che hanno terminato un percorso di studi verso possibili occupazioni o almeno suggeriscono ai giovani che hanno concluso gli studi dove e come orientarsi, in molti casi organizzano essi stessi direttamente degli stages presso aziende o amministrazioni pubbliche.

La seconda strada, più consigliabile, è quella di farsi una propria idea della situazione, cominciando proprio a scuola. Si deve imparare com'è fatto il territorio in cui si vive, dal punto di vista economico. Un po' di geografia economica non fa mai male, i ragazzi uscendo dal liceo o dagli istituti tecnici debbono avere un'idea delle industrie esistenti sul territorio, delle imprese del terziario, cioè dei loro possibili datori di lavoro. E se la scuola non ci pensa, gli studenti queste cognizioni, queste informazioni, comincino a procurarsele da soli, utilizzando Internet. Ci sono istituti che si occupano specificamente di censire le aziende presenti sul territorio e non è difficile poi, sempre via Internet, sapere, almeno grosso modo, andando sui loro siti, cosa fanno queste aziende e da qui poter immaginare di che competenze hanno bisogno. Non fidatevi solo degli annunci di lavoro, cercate di cavarvela da soli.

<https://www.infojobs.it/offerte-lavoro/lombardia-milano/>

Il curriculum, che tormento!

Di solito, un giovane o una giovane che cercano lavoro iniziano raccogliendo indirizzi, poi sparano curricula a destra e a manca e aspettano. Come si scrive un curriculum? Se uno non ha mai fatto nulla prima di aver finito gli studi, il curriculum è molto breve, in pratica riporta soltanto

l'elenco degli attestati scolastici, magari qualcuno ci mette anche gli hobby e qualcun'altro si scopre ancor di più mettendoci le sue inclinazioni o aspirazioni. Ma c'è anche chi mette nel cv tutto l'elenco dei "lavoretti" che ha fatto per pagarsi gli studi o le vacanze. In generale c'è l'illusione che più roba si mette dentro un cv più attira l'interesse di chi lo legge. Io penso che sia il contrario. Bisogna tener presente che in genere le aziende, industriali o terziarie che sia, sono sommerse da domande di lavoro e se hanno bisogno di assumere qualcuno in genere lo dicono apertamente, mettono una specie di bando sul loro sito, specificando la qualifica e talvolta la mansione, cercando di essere più essenziali possibile. Oppure affidano l'incarico a qualche società di consulenza di trovare le persone adatte. Scoprono dunque le loro intenzioni il meno possibile. Quindi anche chi cerca lavoro dovrebbe dire solo l'essenziale, sapendo però che il passo successivo, quello del colloquio, è il più importante e talvolta ha un valore decisivo. Per voi potrebbe essere interessante, sempre tramite Internet, andare a vedere degli schemi di colloquio. Il mestiere del reclutatore, è un mestiere piuttosto diffuso, ci sono grandi società che si dedicano a fare questo servizio per le aziende e spesso mettono in rete dei fac simile di questionari per simulare un colloquio di assunzione. Assumere personale qualificato è un problema complesso, occorrono degli specialisti dentro o fuori l'azienda.

Assumere personale non qualificato è più semplice, in molti casi basta la fedina penale pulita. I Centri per l'Impiego e molte istituzioni pubbliche, dei Comuni, delle Regioni, oppure le associazioni padronali e imprenditoriali (Confindustria, Confartigianato ecc.) offrono servizi di orientamento a chi sta cercando lavoro per la prima volta oppure vuole cambiare lavoro. Tutto questo complesso e affollatissimo mondo di servizi per l'impiego non riesce però a evitare che tantissimi giovani italiani debbano passare molti anni della loro vita lavorativa in una condizione difficile e penosa di precarietà.

Saper lottare per un lavoro migliore

Il problema oggi, il dramma potremmo dire, non è quello di iniziare a lavorare ma di capire cosa succederà dopo aver iniziato. Situazione di

precarietà vuol dire trovarsi nella condizione di dover ricominciare daccapo molto spesso, vuol dire passare da un contratto a tempo determinato a un altro. Sono state inventate diverse tipologie di contratto di lavoro, sempre tese a garantire flessibilità all'azienda, a scapito della sicurezza e della stabilità del dipendente. Perché accade questo in Italia? Dipende dalle forze spontanee del mercato oppure da scelte precise fatte dalle classi dirigenti del nostro Paese? L'uno e l'altro. Cominciamo dalle scelte precise.

Gli anni '70 sono stati anni di grandi conflitti sul luogo di lavoro, in particolare gli operai hanno voluto affermare il loro potere in fabbrica. Perché? Perché volevano farsi rispettare. Negli anni '50 e '60 c'era poco rispetto per il lavoratore manuale, c'erano condizioni umilianti, persino andare al gabinetto era un problema. Le fabbriche lavoravano su produzioni di grande serie con catene di montaggio, i ritmi di lavoro erano massacranti, molti non ce la facevano più e dovevano mollare, la donna non era rispettata malgrado fosse spesso in maggioranza sulle catene di montaggio. Ci fu quindi una rivolta, i sindacati lanciarono una serie di scioperi che ebbero grandissimo seguito ed ottennero condizioni migliori nei contratti collettivi, il Parlamento votò nel 1970 lo Statuto dei Lavoratori dove'erano previsti una serie di diritti degli operai e degli impiegati che le aziende avrebbero dovuto rispettare. Tra queste nuove norme c'erano anche quelle che prevedevano alcune tutele "forti" contro il licenziamento, il famoso articolo 18. Quindi la classe operaia godette di un potere contrattuale considerevole e questa situazione durò per circa dieci anni, mettendo in difficoltà i profitti delle aziende. Il capitalismo italiano a quel punto avrebbe avuto due strade davanti a sé: quella di accettare la sfida e di trovare un nuovo equilibrio con un grande salto tecnologico e organizzativo oppure quella di cercare di resistere senza fare grandi cambiamenti ed aspettare che la spinta dei lavoratori si esaurisse per stanchezza. Scelse purtroppo la seconda strada, utilizzando a man bassa lo strumento della Cassa Integrazione, riformata nel 1975, con la quale poteva scaricare parte delle difficoltà dell'azienda sulla fiscalità generale, in pratica mettendo fuori i lavoratori per dei lunghi periodi senza licenziarli e in certi casi pagandoli per anni e anni pur essendo a zero ore. Ma questa era una solu-

zione transitoria, la strada maestra per depotenziare il ruolo della classe operaia fu quella di cambiare sistema produttivo: non più un sistema fondato sulle grandi fabbriche ma sulla piccola e media impresa e sul sistema di subappalti. In pratica l'impresa restringeva la sua struttura al minimo essenziale ma "dava fuori il lavoro", affidandolo a fornitori esterni e creando quindi una galassia di microimprese. In questo modo si otteneva il massimo di flessibilità – parola-chiave dell'industrializzazione italiana degli anni '80 e '90. Da un lato questa scelta ha permesso uno sviluppo molto accelerato, dall'altro però ha condannato l'Italia ad accontentarsi di una struttura industriale a basso contenuto tecnologico. L'innovazione tecnologica ha bisogno di ricerca e di una forte cooperazione con l'Università, ma la ricerca ha bisogno di fondi, ha bisogno di capitali che possono produrre profitti solo a lungo termine. La piccola-media impresa non ha questi capitali, dunque l'Italia ha acquistato una formidabile flessibilità ma ha dovuto rinunciare alle alte tecnologie. Poi è arrivata la globalizzazione ed ha dato il colpo di grazia al nostro sistema manifatturiero, innanzitutto mettendo fuori mercato la nostra industria di base – siderurgia e chimica – e poi creando una concorrenza con la nostra forza lavoro. Molte industrie italiane hanno spostato gli impianti nei paesi a basso costo del lavoro, hanno potuto farlo anche perché, lavorando con tecnologie elementari, non avevano bisogno di forza lavoro qualificata. Terzo fattore che ha indebolito la nostra struttura produttiva (e quindi la domanda di lavoro) è stata l'acquisizione da parte di gruppi stranieri di importanti aziende italiane, in particolare del settore alimentare, tessile, della moda, del lusso, della grande distribuzione oltre a numerose aziende meccaniche e chimico-farmaceutiche. Altre grandi industrie sono state rovinate dai loro manager e proprietari – la stessa Fiat – che oggi, grazie a Marchionne, sta rinascendo – la Parmalat e altre ancora. Quindi il panorama industriale italiano oggi si presenta molto deteriorato rispetto a quello degli anni '70. Se si pensa che, in seguito alla crisi del 2008 non ancora superata pienamente, l'Italia ha perduto circa il 25% della sua capacità produttiva, ci si rende conto che la domanda di lavoro espressa dal sistema delle imprese è del tutto inadeguata sia quantitativamente che qualitativamente all'offerta. Noi abbiamo una forza lavoro più scolarizzata di una volta, ab-

biamo un esercito di laureati che si presenta su un mercato dove spesso basta ed avanza un diploma per essere assunti e dove comunque, anche se si cercano dei laureati specializzati in determinate materie tecniche, non si hanno le risorse per pagarli adeguatamente. Infatti non sono le grandi imprese a trainare l'occupazione in Italia, ma le piccole imprese, quelle sottocapitalizzate e spesso in posizione di mera subfornitura nei confronti di altre imprese, di solito straniere. La precarizzazione dei rapporti di lavoro, la precarietà lavorativa dei giovani, non sono altro che la conseguenza di un modello economico e produttivo che ha bisogno di estrema flessibilità per poter stare in piedi, che ha bisogno di mantenere basso il costo del lavoro e quindi, poiché l'imposizione fiscale è pesante, adotta come unica strategia per stare a galla quella di pagare il meno possibile i dipendenti ed i collaboratori. Sono imprese che non hanno i capitali per fare investimenti, molto spesso dipendenti in maniera drammatica da un sistema bancario che è tutt'altro che solido.

L'Italia non è messa bene, ma Brescia....

Non entro nel merito del sistema formativo, può darsi che in questi anni si sia deteriorato anche il sistema universitario e dell'istruzione professionale, per cui i laureati che escono dalle nostre università non valgono niente – non lo credo, perché quando vanno all'estero si fanno valere e spesso sono meglio di tante altre nazionalità. Sta di fatto però che l'idea che circola nell'ambiente imprenditoriale italiano è che la preparazione e la motivazione dei giovani italiani lasciano sempre a desiderare e quindi sono loro che debbono migliorare, non le imprese. Io penso invece il contrario. Sono state le scelte disastrose compiute dalla classe dirigente italiana negli anni '80 e '90 che hanno portato allo smantellamento del nostro apparato industriale, come ha dimostrato un sociologo e storico di grande valore, recentemente scomparso, Luciano Gallino ("Il costo umano della flessibilità", 2001, "La scomparsa dell'Italia industriale", 2003, "L'impresa irresponsabile", 2005, "Lo scandalo del lavoro precario", 2014).

A che punto siamo adesso? Ci sono segnali di ripresa e questo è un

fatto positivo, ma dobbiamo recuperare molto terreno prima di tornare al livello del 2007. Un documento recente dell'Istituto di Statistica lo dice chiaramente:

Negli anni 2009-2013 (...) le difficoltà delle imprese italiane nel competere sui mercati internazionali sono particolarmente evidenti per le produzioni tradizionali del Made in Italy, nelle filiere del mangiare-vestire-abitare, in un periodo caratterizzato da una crescita della domanda estera per questi prodotti superiore a quella media delle importazioni mondiali (...) Le vendite italiane all'estero sono state relativamente deboli in quasi tutte le categorie di servizi, con l'eccezione dei servizi di costruzione e di quelli della manifattura in conto terzi. In particolare, le esportazioni italiane di servizi ad alta intensità di conoscenza e valore aggiunto, che hanno un peso crescente nella struttura degli scambi internazionali, risultano relativamente poco sviluppate e hanno avuto una dinamica modesta nel periodo considerato (...) Dal 2015 i segnali di ripresa ciclica dell'economia italiana sono accompagnati da una dinamica positiva dell'export, nonostante il rallentamento del commercio mondiale, e da un migliorata capacità di penetrazione in alcuni mercati chiave. Il contenimento dei prezzi al consumo e del costo del lavoro ha determinato un progressivo recupero di competitività (...) Nel corso del 2016, le vendite di beni (meno quelle di servizi) hanno mostrato un andamento positivo; tra i servizi si segnala una dinamica modesta nelle attività a elevata intensità di conoscenza.

Fonte: Istat, Rapporto sulla competitività dei settori produttivi. Edizione 2017.

Va detto subito però che voi che abitate a Brescia o nel territorio che gravita su Brescia, siete relativamente avvantaggiati rispetto a tanti altri vostri colleghi che abitano in città della stessa dimensione (lasciamo da parte Roma e Milano, che hanno caratteristiche un po' particolari e irripetibili). Brescia è una delle poche aree rimaste in Italia ad avere un'incidenza del manifatturiero industriale relativamente alta: in termini di valore aggiunto l'industria incide a Brescia per il 35,3% mentre la media italiana è del 23,2% e quella della Lombardia del 26,6%. Dove c'è industria c'è lavoro e dove c'è industria è probabile che ci siano anche servizi a valore aggiunto. Tuttavia è inutile nascondersi che la situazione del mercato del lavoro in Italia resterà critica per qualche anno ancora, malgrado i segnali di ripresa.

Pronti a gestire la precarietà

Quindi occorre attrezzarsi per affrontare un periodo di precarietà, una volta terminati gli studi. Molti approfittano di questo periodo d'inevitabile precarietà per fare delle esperienze all'estero. A questo proposito cosa posso dirvi? La conoscenza dell'inglese, una buona conoscenza, è indispensabile ormai, ma non deve rappresentare l'unico motivo per andare all'estero. Certamente, se vogliamo parlare di lavoro, di opportunità di trovare un impiego, sapere bene il russo, il cinese o l'arabo è molto meglio che sapere l'inglese, che ormai più o meno la maggioranza dei giovani conosce. Vivere un po' all'estero è comunque consigliabile ma anche in questo caso occorre avere le idee chiare. Evitare di andare dove ci sono troppi italiani, perché inevitabilmente sarete portati a fare gruppo con loro. Sappiate però che andare un certo periodo all'estero non vi dà particolari garanzie di trovare un lavoro quando tornate, anzi. Un vantaggio in questo senso lo potete avere solo se acquisite delle conoscenze specifiche, delle competenze specialistiche. Ma ho visto molti giovani andare all'estero e non tornare più, spesso per condurre anche là fuori una vita da precari. Un sito dove potete trovare testimonianze e consigli sul vivere all'estero è www.repubblicadeglistagisti.it.

La vergogna del lavoro gratuito

Purtroppo c'è di peggio del precariato ed è il lavoro gratuito. Qui le insidie possono venire proprio da Internet. Tramite Internet vi possono far lavorare gratis e voi ci cascate senza accorgervi. Pensate a quanti pseudoconcorsi d'idee vi vengono proposti. Anche aziende di grande nome possono mettere su Internet una proposta del tipo: "chi inventa lo slogan più azzeccato per la nostra campagna pubblicitaria, vedrà il suo slogan pubblicato sul nostro sito con la sua foto" e simili. Per avere visibilità migliaia di persone si mettono all'opera sapendo di lavorare comunque gratis per qualcuno che invece dall'idea vincente trae profitto. Il lavoro gratuito è sempre più diffuso e quel che è peggio, sempre più accettato dai giovani come una cosa ovvia. Non so quanti di voi sono andati a vedere l'Expo a Milano nel

2015. Se vi ricordate, gli organizzatori lanciarono un appello per reclutare dei volontari, non mi ricordo se erano mille o duemila. Io misi su You Tube (lo potete vedere ancora) un controappello nel quale invitavo i giovani a non aderire al richiamo di Expo. Non si lavora gratis per chi dal tuo lavoro ricava un profitto. In questo modo si offende il volontariato, quello vero, che tanti giovani fanno per delle cause giuste e nobili: aiutare e soccorrere i terremotati, gli anziani, i disabili. Il volontariato è un gesto di generosità, di solidarietà, soprattutto di solidarietà verso gli altri. Il lavoro gratuito per chi da quel lavoro ricava un profitto o comunque un utile non è solidarietà, è pura stupidità. Ciò malgrado, migliaia di giovani si sono presentati per lavorare gratis all'Expo e credo che la maggioranza oggi sia disposta a farlo in moltissime altre occasioni, semplicemente per avere visibilità o per stare insieme alla gente. Lo giustificano dicendo che così fanno esperienze utili, che in tal modo arricchiscono il curriculum, tutte motivazioni che in realtà nascondono l'incapacità a misurarsi con il mercato del lavoro in maniera seria, scegliendo la soluzione più facile e più masochista. Purtroppo lavorare gratis è proprio delle professioni più qualificate, si comincia all'università e si lavora gratis per anni, per restarci dentro come ricercatore o futuro docente. Ci sono medici che lavorano per anni gratuitamente dentro cliniche universitarie e questo è davvero mortificante. Nel mondo degli eventi culturali è molto frequente, nei Musei, agli spettacoli. Il risultato è che "con la cultura non si mangia", come ebbe a dire un Ministro. Il che significa la morte della cultura, anzi della produzione culturale, la cultura viene concepita solo come merce di consumo e gli stessi Musei rischiano poco alla volta di far parte della movida.

Concorrenza tra giovani

Ma c'è un'altra cosa che mi sta a cuore dirvi, oltre al lavoro gratuito. Se la condizione dei giovani rispetto al lavoro oggi in Italia è una delle peggiori d'Europa, se, come ebbe dire una volta il Governatore della Banca Europea Mario Draghi, in Italia ci sono i salari d'ingresso più bassi d'Europa, una parte della responsabilità ce l'hanno i giovani stessi, che praticano un devastante individualismo. Ciascuno pensa

solo per sé e vede nel vicino un possibile concorrente, non una persona con i suoi stessi problemi. Questo porta a una concorrenza al ribasso, lo si vede oggi in tante professioni, in particolare nei lavoratori autonomi, nei tecnici, nei settori del futuro (telecomunicazioni, informatica, media) con il risultato che le condizioni di lavoro, non soltanto le retribuzioni, diventano sempre più degradate anche quando non si lavora in nero ma con regolare contratto (orari di lavoro oltre le 12 ore giornaliere, straordinari non pagati, lavoro nei giorni festivi, niente pause per mangiare, niente assicurazioni sul rischio). Tra l'altro, con l'abolizione dei voucher, si lavorerà in nero molto più di prima. Non bisogna quindi farsi concorrenza al ribasso, bisogna ritrovare la solidarietà tra chi lavora, accettando di assumersi dei rischi. "Se faccio storie, non lavoro più" è una frase che si sente sempre più spesso. "Se protesto mi licenziano". Milioni di operai sono stati licenziati perché protestavano per avere condizioni più umane di lavoro ed era gente con figli a carico, che morivano di fame. Ma se non avessero fatto così non avrebbero mai raggiunto quella dignità e quel rispetto che alla fine sono riusciti ad ottenere. Se lo hanno fatto loro, che erano in condizioni economiche difficilissime, spesso analfabeti o avendo fatto appena le elementari, non potete farlo voi che vivete in famiglie dove non si muore di fame ed avete un grado d'istruzione superiore? La concorrenza al ribasso tra giovani è una delle maggiori piaghe della nostra società, finché dura questo comportamento la precarietà non solo non diminuisce ma peggiora. Che serve acquisire delle competenze se poi siamo disposti a svenderle?

Lavorare in proprio

Un modo per superare la precarietà può essere quello di mettersi in proprio, di diventare un lavoratore autonomo. Le istituzioni, la stessa Unione Europea, incoraggiano giovani e non più giovani a fondare delle start up. Negli Stati Uniti ormai un lavoratore su quattro è un freelance. Qui il problema dell'individualismo e della concorrenza al ribasso è ancora più acuto e rischia di impedire lo sviluppo di attività che invece avrebbero

potuto crescere. Se per caso doveste scegliere questa strada, vi suggerisco di rivolgervi alla nostra associazione, ACTA, l'associazione dei freelance (www.actainrete.it) che da una decina d'anni non solo si batte per i diritti dei lavoratori autonomi ma cerca di combattere la tendenza all'individualismo esasperato. Ha ottenuto già dei successi insperati, facendosi ascoltare dal governo ed ottenendo dei miglioramenti sul piano previdenziale e assistenziale. Tutti in ACTA lavorano come volontari. Uno dei fattori-chiave di successo di chi lavora in proprio è la possibilità di mettersi in rete, di costruire alleanze e opportunità di mercato con altri. ACTA ha costruito una rete internazionale, è sister organisation della grande associazione americana Freelancers Union che ha più di 300 mila soci, ha contribuito a fondare un'associazione europea che riunisce freelance di undici paesi. Vi può dare dei buoni consigli quando siete agli inizi. Il lavoro in proprio comporta dei rischi, ovviamente. Se qualcuno si mette in proprio offrendo solo le proprie competenze via Internet, senza fare investimenti che necessitano di un piccolo capitale, come affittare un ufficio, comperare dei macchinari, per mal che gli vada rimane al punto di prima. Ma chi ha affittato un ufficio, acquistato dei computer oppure ha aperto un piccolo negozio, lo ha arredato, ha comperato della merce e gli affari vanno male, alla fine non solo si ritrova disoccupato ma anche indebitato. Pertanto anche in questo caso occorre studiare bene il mercato, trovare quella nicchia dove c'è meno concorrenza ma soprattutto informarsi bene sulle problematiche fiscali e ricordarsi che tutti i soldi incassati da un lavoratore autonomo con le fatture sono delle somme al lordo delle tasse. In Italia purtroppo le tasse sono molto alte e il lavoratore autonomo quando incassa 100 euro rischia di doverne versare la metà allo stato. Per quelli che pensano di fondare subito una microimpresa, di costituire una start up, è necessario disporre di un capitale iniziale e sapere come si tiene un bilancio o come si progetta un piano d'impresa, un business plan. Ci sono delle istituzioni finanziarie che possono fornire un supporto, è il cosiddetto "microcredito". Possono prestare dei soldi a tassi d'interesse non da strozzini e possono anche aiutarvi nella gestione finanziaria. Le grandi banche in genere non fanno questo servizio, tendono a prestare soldi solo a chi può dare in garanzia dei beni. Per

questo sono larghe di manica coi costruttori, con gli immobiliari, perché la banca che presta i soldi per costruire una casa si tiene come garanzia la casa stessa. Risultato: abbiamo molte aziende che potrebbero sviluppare dei prodotti interessanti e competitivi che non ricevono soldi dalle banche e immobiliari che costruiscono palazzi e grattacieli senza criterio, destinati a restare sfitti o invenduti, che ricevono dalle banche più soldi di quelli richiesti. Così le nostre città si riempiono di costruzioni inutili e le banche vanno in sofferenza, perché non riescono a rientrare dei loro prestiti. Fondamentali per la riuscita di un'iniziativa indipendente sono le reti di conoscenza, i contatti, e le capacità relazionali con i clienti. Ma più importante di tutto è l'attaccamento, l'amore, per il proprio lavoro, si deve scegliere una professione che piace molto, che ti gratifica, per poter sopportare gli orari di lavoro molto lunghi, i tempi di pagamento molto dilatati, in cambio di una certa autonomia e libertà. I lavoratori autonomi di nuova generazione utilizzano moltissimo gli strumenti informatici. Ed è proprio sull'uso di Internet che vorrei lanciarvi l'ultimo messaggio.

Saper usare Internet

La vostra è un generazione di nativi digitali, siete diversi dalla generazione dei vostri genitori, il mondo cambia a una velocità impressionante e gli stili di vita, soprattutto quelli condizionati dagli strumenti digitali, cambiano ancora più in fretta. Una volta si cominciava con il primo computer a entrare nel mondo virtuale di Internet, oggi con i telefonini di ultima generazione si entra in rete subito e si naviga per quell'oceano d'informazioni, di immagini, dove c'è di tutto e il contrario di tutto. Ci sono delle cose importanti ed interessanti e c'è tanta, tantissima spazzatura. C'è qualcuno che vi insegna come orientarvi in questo caos? Avete in mano uno strumento mediante il quale potete sapere delle cose importantissime, procurarvi delle competenze pari a quelle che potreste acquisire leggendo i libri di un'intera biblioteca e con una facilità e una velocità molto superiore di quella di una sala di lettura. Eppure tutte queste potenzialità non le sfruttate, non le sapete

sfruttare e fate con il telefonino delle cose banali, mandare un sms, spedire una foto, ascoltare una canzone, chattare con un amico. Sostanzialmente il telefonino vi serve per passare il tempo, senza rendervi conto che state diventando sempre più soli, anche i giochi – che di solito si fanno in squadra – finite per farli da soli. E magari poco per volta cominciate a credere che la realtà virtuale che vivete con Internet sia più autentica della realtà concreta che sta attorno a voi. Vi sembra più naturale chattare con un cinese che non avete mai visto dall'altra parte del globo che scambiare due parole con il vicino che sta seduto in metropolitana accanto a voi. Eppure saper usare bene questi strumenti è importantissimo, anche per il vostro lavoro di domani, oltre che per la vostra vita quotidiana. Anch'io uso il computer come voi usate il telefonino, cioè lo uso in maniera elementare, come fosse una macchina da scrivere, lo uso per la posta elettronica e per fare delle ricerche. Non uso i social network. A me basta così, ormai la mia vita professionale è alle mie spalle, io mi sono formato nei licei di una volta e nelle biblioteche, ho insegnato a scuola, all'Università, in Italia e all'estero, e poi ho fatto 30 anni di esperienza come consulente dove ne vedi di tutti i colori. Ma ho anche avuto una breve esperienza, durata solo due anni, in una grande azienda che è stata la prima in Italia e produrre calcolatori elettronici, antesignani dei computer portatili. In quei due anni ho fatto amicizia con tanti colleghi che poi hanno continuato a lavorare nel campo dell'informatica e quindi per tutta la vita si sono tenuti aggiornati sulle tecnologie hardware e sui programmi software. Anzi, alcuni sono diventati famosi perché hanno scritto o tradotto i manuali più diffusi su come si programma o come si usano programmi come Windows e altri (adesso siamo arrivati all'ultima versione di Windows, la 10). Mi sono quindi rivolto a uno di loro, prima di venire qui e gli ho chiesto: "Tu che sei un superesperto, che cosa diresti a dei ragazzi delle scuole sui 16/17/18 anni a proposito dell'uso di Internet? Li metteresti in guardia dai rischi, dai pericoli che ci sono nell'entrare in rete senza sapere come muoversi, navigando....a vista?" E lui mi ha risposto: "Ma perché li vuoi spaventare? Loro nemmeno si pongono questi problemi. Però è vero che avere una maggiore familiarità con le tecniche ed i lin-

guaggi del computer ti aiuta ad uscire da quella specie di dipendenza che si crea quando hai a che fare con dei sistemi così grandi e complessi che ti senti schiacciato e diventi un fruitore passivo e come tale finisci per ingoiare tutte le pietanze che ti vengono servite. Ti sembra di essere un soggetto attivo – o proattivo come si dice adesso – invece sei semplicemente un oggetto e finisce che nasce in te una specie di sentimento di soggezione verso un qualcosa di troppo grande per te, e d’ignoto, davanti al quale ti senti una briciola e quindi sei portato a fare tutto quello che questa potenza occulta ti dice di fare. Se vuoi comunicare con un tuo amico lo puoi fare solo con il linguaggio di questa potenza occulta, solo con i mezzi di comunicazione che questa potenza ti offre, se vuoi comperare qualcosa lo puoi fare solo attraverso i suoi canali ecc. ecc.. Diventa, senza che tu te ne accorga, una forma di dipendenza, mentre Internet e il WEB sono stati pensati come strumenti per dare a tutti maggiore libertà”. “E allora, tu cosa consiglieresti?” E lui mi ha risposto: “Io consiglieri a tutti, ma soprattutto ai più giovani, di entrarci dentro, di non essere dei fruitori passivi di Internet, di non starci di fuori ma d’imparare a lavorare con questi strumenti. Di cominciare a programmare, a costruirsi un proprio sito, per esempio. Dieci anni fa era una cosa difficile e complessa, oggi ci sono dei manuali che t’insegnano a farlo in maniera che un ragazzo o una ragazza di 15 anni, che sappia leggere e scrivere e conosca un po’ d’inglese, ci riesca, anche se non è uno ‘smanettone’, uno di quelli che sanno fare col computer delle cose incredibili e magari si divertono a fare gli hacker ed entrare nelle banche dati del Pentagono.” Io vi riporto quello che lui mi ha detto e che mi ha fatto pensare “alla mia età certamente non ho più bisogno di saper fare queste cose ma se fossi una giovane o un giovane di 15/16 anni mi ci butterei in un modo o nell’altro perché il mondo di domani verrà plasmato ancora più di oggi da queste tecniche. Anche e forse soprattutto nel mondo del lavoro”. Pensate a quelle aziende che invece di fare degli investimenti pazzeschi in macchinari, capannoni, magazzini per poter cominciare a produrre e cominciare a guadagnare solo dopo anni e anni necessari ad ammortizzare il capitale, diventano ricche in pochissimo tempo semplicemente perché hanno sviluppato

un'app. Aziende come Uber, nata nel 2009 e vale già 20 miliardi di dollari. Pensate come lavora la gente per Uber o per le tante società di consegna a domicilio dei pasti (Glovo, Fodora, Deliveroo ecc.). Lo chiamano il capitalismo delle piattaforme. E questo è solo l'inizio, chissà cosa inventeranno domani per sfruttare meglio la gente, il lavoro. Siete dei nativi digitali e non potete più tirarvi indietro. E non dimenticate che anche per lavorare nelle aziende più tradizionali, quelle dei miei tempi, è necessario ormai saper usare le nuove tecnologie in maniera disinvolta. Chissà quanta gente vi ha detto queste cose, io spero di avervi chiarito meglio *perché* è necessario farle.

Dieci consigli per cavarsela bene

In conclusione, quali sono le cose importanti da ricordare? Primo: acquisire una sicura competenza ed imparare ad organizzare il pensiero in modo da sfruttare al massimo le informazioni che si accumulano, è importante sapere tante cose ma è assai più importante saper collegare tra loro le cose che si fanno. Secondo: conoscere il territorio in cui si vive, cercare di capire da soli quali sono le opportunità di lavoro e le competenze richieste prima di rivolgersi a degli enti che si occupano di orientamento al lavoro. Terzo: non accettare mai condizioni di lavoro umilianti, non accettare *mai* di lavorare gratis, tenere presente che se si lavora gratis per un padrone il padrone successivo vi dirà: "e perché da me vuoi essere pagato? Mi credi più scemo del tuo padrone di prima?", se vi propongono uno stage gratuito, ricordatevi che in Italia le Regioni hanno fissato dei minimi retributivi per gli stagisti. Sol tanto se lo stage è inserito in un percorso di studi, per esempio un master, può essere gratuito. Quarto: ricordatevi che la concorrenza al ribasso nei confronti dei vostri coetanei è la cosa più stupida che si possa fare, perché troverete sempre qualcuno pronto a fregarvi il posto accettando di essere pagato meno di voi. Quinto: guardate su Internet le pagine delle società che reclutano personale, talvolta vi danno dei consigli su come presentarsi a un colloquio, altre volte vi fanno vedere un fac simile di questionario, quando scrivete un curriculum o quando

parlate di voi per una possibile assunzione siate riservati, loro cercano di capire chi siete ma voi dovete cercar di capire loro come si muovono, potete fare anche voi delle domande. Sesto: quando il personale di un'impresa vi guarda dall'alto in basso e vi fa capire che vaete poco, ricordatevi che se siamo in questa situazione difficile la responsabilità è in buona parte delle imprese stesse, quando vi parlano d'innovazione cercate di capire meglio di che innovazione si tratta, può darsi che sia tutta fuffa. Settimo: sapendo che, finiti gli studi, per la maggioranza di voi si apre un periodo di precarietà, cercate di programmare il modo migliore per affrontarla, se intendete andare all'estero pensate a delle soluzioni un po' originali, qualcosa di diverso dal lavare i piatti in un ristorante di Londra o dal frequentare un costoso master alla London School of Economics. Ottavo: se decidete di mettervi in proprio, pensateci molto molto bene, se vi va bene riuscite appena a sopravvivere, i primi anni, se vi va male tornate disoccupati come prima e per di più indebitati, rivolgetevi sempre e comunque a ACTA, che vi può indirizzare anche verso altre associazioni, più specificamente dedicate a singole professioni. Nono: non dimenticate mai che avete la fortuna di vivere in una delle poche aree industrializzate d'Italia e certe opportunità di lavoro che vi si offrono qui nel Bresciano non le trovate altrove. *Last but not least* impadronitevi dei linguaggi del computer, sappiate che ormai la rete è controllata da grandi corporations, che ne minacciano l'autonomia e la libertà, ma il modo migliore per difendersi e riacquistare una propria indipendenza è quello di entrare nel mondo dei linguaggi informatici e possederne almeno i rudimenti, restarne di fuori vi può creare un forte handicap. Ricordatevi che dentro la rete sono accumulate informazioni che potrebbero riempire centinaia di biblioteche, non c'è solo Wikipedia. Saper sfruttare questo patrimonio significa già aver fatto un bel passo in avanti. E per finire: buona fortuna!

2. Gigantismo navale e implicazioni per la supply chain

Università di Genova, Dipartimento di Economia, 10 maggio 2017.

Il ragionamento che sta dietro alla costruzione delle moderne navi giganti è vecchio forse quanto la navigazione commerciale. A parte i Romani, i genovesi del Trecento erano famosi per costruire navi da carico di grande portata. Il ragionamento si chiama “economie di scala” ed è un criterio base per tutto il trasporto merci. Cos’è quindi che rende problematico l’impiego di navi giganti oggi?

Gli inizi del gigantismo moderno

Negli Anni 70, dopo lo scoppio della crisi petrolifera del 1973 e la guerra del Golfo che bloccò per due anni circa il transito nel Canale di Suez, furono introdotte nel commercio delle superpetroliere da più di 400 mila tonn.. L’apice fu raggiunto alla fine degli anni 70, poi gradualmente si ritornò a dimensioni inferiori¹.

Le superpetroliere (ULCC) non creavano grossi problemi alle infrastrutture portuali, bastava allungare i pontili, se i fondali non erano sufficienti, la manovra e l’ormeggio richiedevano, certo, l’impiego di molti rimorchiatori, ma tutto sommato le infrastrutture terrestri non venivano coinvolte. Quando oggi parliamo di navi giganti ci riferiamo specificamente alle navi portacontenitori, le cui dimensioni hanno iniziato a crescere in maniera esponenziale dal 2006 in poi, anno in cui fu varata la “Emma Maersk”, che aveva una portata di circa 13 mila Teu (il problema del calcolo della portata in Teu, per distinguere la capacità nominale dalla capacità effettiva, è un problema complesso, per il quale rimando al “Glossario” di Alphaliner)². Ora stanno per essere consegnate alla Ma-

1. La più grande nave petroliera mai costruita è stata la “Jahre Viking” detta anche “Happy Giant” o “Seawise Giant” con una lunghezza complessiva di 458 metri, 69 di larghezza ed una portata di 564.763 tonnellate circa, demolita ad Alang nel 2010.

2. [www.alphaliner.com/liner2/liner_pdf.php%3Fipdf%3Dresearch_files/Alphaliner-Glos-](http://www.alphaliner.com/liner2/liner_pdf.php%3Fipdf%3Dresearch_files/Alphaliner-Glos)

ersk le navi della seconda generazione della classe Triple E (Economia di scala, Efficienza energetica, Ecocompatibilità). Ma nella prima metà del 2017 anche MOL e OOCL riceveranno delle navi con una portata superiore ai 20 mila Teu.

Cosa succede quando in un porto arriva una VLCC?

Infatti, il Notiziario del Porto di Amburgo (“Port News”) del 5 maggio 2017 informa che il 15 maggio (tra 5 giorni) arriverà sulle sue banchine (precisamente sul terminal CTB, Container Terminal Burchardkai) la nave “MOL Triumph” della compagnia giapponese Mitsui Ocean Lines, che fa parte del consorzio The Alliance ed ha una capacità nominale di 20.170 Teu, una lunghezza di 400 metri ed una larghezza di 59 (eccola, fotografata un paio di settimane fa nel porto di Hong Kong). Il terminal è in grado di lavorare contemporaneamente due di queste navi giganti essendo dotato di 13 gru capaci di operare su 24 file (eccolo in questo foto presa dal lato terra). Costruita anch’essa in Corea del Sud dal cantiere Samsung Heavy Industries, si stima che la “MOL Triumph” possa movimentare per toccata dagli 11 mila ai 14.500 Teu.

“Queste quantità richiedono delle performance straordinarie in termini di logistica portuale, per regolare il flusso in e out dei container”, scrive “Port News del 5 maggio”, “nel terminal CTB la presenza di sistemi automatizzati di gestione delle baie (dei blocchi), l’ottimizzazione del flusso camionistico e capacità ferroviarie in abbondanza assicurano un efficiente svolgimento delle operazioni.”

La nave è attesa ad Amburgo il 15 maggio verso le ore 22 e dovrebbe ripartire il 18 maggio verso le ore 17. In 67 ore di permanenza in porto le operazioni di carico scarico possono dare luogo da 8 a 10.000 *moves* (movimenti gru)³, che, tradotti in Teu, possono andare da un minimo di 11 mila ad un massimo di 14.500. “Port News” si azzarda a quantificare

sary.pdf+&cd=1&hl=it&ct=clnk&gl=it).

3. Il record di movimenti al VTE di Voltri Prà è ad oggi 4.260 con la “OOCL Brussels”.

le risorse necessarie per smaltire questi enormi volumi e farli uscire dal porto ed ipotizza un carico di 14.500 Teu, di cui 5.410 proseguono via transhipment (quindi non hanno alcun impatto sulle infrastrutture terrestri). Ne restano 9.090 per i quali sarebbero necessari 3.159 camion, 47 treni completi e 2 imbarcazioni fluviali (di portata pari a 800 Teu circa). Seguendo questi parametri, abbiamo calcolato grosso modo una resa media di 190 *moves/h* su quattro turni, per stare nei tempi. Calcolando i tempi per l'ormeggio e il disormeggio, i turni del derizzaggio e del rizzaggio, i tempi morti del cambio turno, il tempo netto per lo sbarco/imbarco si riduce a 50/52 ore complessive, quindi sono necessarie non meno di 6 gru che lavorano in contemporanea (come si vede peraltro nella foto presa a Hong Kong), magari dotate di spreader del tipo twin-lift capaci di sbarcare 4 Teu con un solo movimento.

Incidenza del gigantismo sulla filiera intermodale

Questo dunque è il problema, adesso sappiamo – almeno a grandi linee – di cosa stiamo parlando. Il gigantismo navale delle moderne portacontenitori solleva dei problemi che non si ponevano ai tempi del gigantismo delle petroliere, perché le navi portacontenitori lavorano secondo il principio dell'intermodalità, in base al quale gli standard che vengono applicati in un segmento della catena di trasporto debbono essere mantenuti in tutti i segmenti successivi, con tutto il seguito di vincoli che questo comporta. Cosa vuol dire? Vuol dire che le dimensioni della nave richiedono adeguate dimensioni delle banchine e profondità dei fondali, che i volumi trasportati e movimentati per toccata richiedono adeguate potenzialità dei mezzi di sbarco e imbarco, che le finestre temporali che la nave deve rispettare richiedono adeguate rese per turno, adeguate superfici di piazzali e adeguata disponibilità di mezzi per far uscire ed entrare nel terminal una tale quantità di container in finestre temporali così ristrette. Richiedono quindi una logistica portuale e retroportuale estremamente sofisticata, con il massimo di sincronia delle diverse operazioni, logistica che può essere all'altezza della situazione non soltanto se ci sono delle infrastrutture fisiche adeguate ma soprattutto se esiste

un sistema informatico in grado di governare queste situazioni di picchi di lavoro in tutte le loro variabili e di rispondere agli imprevisti⁴. Poiché la dimensione delle navi aumenta rapidamente, aumenta il rischio che certe infrastrutture portuali subiscano un processo di obsolescenza, mettendo fuori mercato certi terminal e costringendo altri a pesanti investimenti per adeguare i propri mezzi e le proprie strutture. Ma una cosa è adeguare un'infrastruttura marittimo-portuale, altra cosa è adeguare una linea ferroviaria o un'arteria stradale. Quando si verificano picchi di lavoro di queste dimensioni, programmare la forza lavoro necessaria diventa un problema complesso ma certe volte diventa assai più complesso avere a disposizione in finestre temporali così ristrette autisti e camion sufficienti oppure carri ferroviari, tracce, orari di partenza, terminal di arrivo adeguati. Quindi le criticità che una nave di grandi dimensioni crea lunga l'intera catena di trasporto intermodale e le infrastrutture fisiche corrispondenti sono tali che all'entusiasmo iniziale sollevato dalle economie di scala, consentite da queste navi, si sia sostituito sempre più un atteggiamento di perplessità da parte del mondo del business e dell'amministrazione pubblica. Sono sorti dunque i primi dubbi e sono state avviate delle ricerche con occhio critico, le quali hanno cominciato a verificare se i vantaggi promessi da queste navi giganti fossero reali o immaginari e il loro impiego creasse più problemi di quanto inizialmente si era pensato. Questi dubbi sono legittimamente cresciuti quando si è capito che le compagnie marittime, i carrier, non erano disposti a pagare di più le operazioni di carico e scarico a fronte dei notevoli investimenti cui avevano dovuto far fronte le società terminalistiche per adeguare i propri macchinari ed i propri sistemi alle esi-

4. Amburgo, che, ricordiamolo, è stato uno dei primi porti al mondo a concepire l'idea di un Port Community System con l'installazione di DAKOSY (Datenkommunikationssystem) negli anni 1984-86, dispone, presso il Vessel Control Centre, di un Coordinamento Nautico dei Terminal (Nautical Terminal Koordination, NTK), dedicato specificamente alle navi giganti con il compito di controllare l'avvicinamento della nave (talvolta mettendola sotto osservazione appena esce da Gibilterra) in modo da coordinare tutte le operazioni dei diversi soggetti incaricati di permetterne l'accesso e l'ormeggio in porto, e interviene ogniqualvolta si verifica un'anomalia, una sovrapposizione di funzioni ecc..

genze delle navi giganti, né erano disposte a farsi carico dei costi infrastrutturali in capo all'amministrazione pubblica, né tantomeno dei costi esterni (si pensi al problema del congestionamento delle aree portuali e del loro impatto sui sistemi territoriali e metropolitani). Quindi è cresciuto il timore che si verificasse una situazione in cui i porti aumentano i costi ma non i ricavi, una situazione nella quale a una diminuzione del costo unitario di trasporto marittimo del container corrisponde un aumento del costo unitario della movimentazione e del trasporto del container a terra. Senza vantaggi evidenti per la supply chain, di cui la catena di trasporto intermodale è solo un segmento. Anzi, persino nella catena di trasporto non si sono visti vantaggi evidenti.

La logica degli itinerari

Le navi giganti sono lente, il transit time della “MOL Triumph” è di 33 giorni dal porto di partenza cinese di Tianjin (Xingang) a Amburgo. Perché sono lente? Perché viaggiano a velocità moderata per risparmiare carburante (slow steaming)? Anche, ma il problema della riduzione dei costi del carburante oggi più che allo slow steaming è affidato alla costruzione di motori che risparmiano consumo (tecnica nella quale si stanno facendo enormi passi avanti). Una delle ragioni per le quali sono lente sta nella logica dei loro itinerari. Sempre dal Notiziario del porto di Amburgo osserviamo l'itinerario che sta seguendo la “MOL Triumph”:

Andata:

Tianjin (Xingan) – Dalian – Qingdao – Shanghai – Ningbo – Hong Kong
– Yantian
Singapore – Tanger Med – Southampton – Amburgo

Ritorno:

Rotterdam – Le Havre – Tanger Med – Jebel Ali – Hong Kong – Qingdao
– Tianjin
(Xingang)

Alla partenza la nave tocca ben sette porti cinesi (compreso Hong Kong), quasi fosse una nave cabotiera non una nave oceanica. Perché?

Per rastrellare carico e cercare di partire per l'Europa con un load factor soddisfacente, conditio sine qua non perché il viaggio non si risolve in un bagno di sangue. Per raccogliere carico la nave impiega 9 giorni, infatti il transit time Singapore-Amburgo, sempre secondo "Port News", è di 24 giorni ($33 - 9 = 24$). Quindi parte direttamente per l'Europa saltando i mercati intermedi, il subcontinente indiano, il Middle East (che tocca solo al ritorno), fa una sola sosta nel Mediterraneo in un porto di transhipment, prosegue per il Nord Europa, saltando Le Havre, Rotterdam (toccati solo al ritorno) e Anversa, si ferma solo a Southampton e conclude il viaggio di andata ad Amburgo. La logica del ritorno è leggibile con maggiore difficoltà. Non sappiamo se a Southampton scarica anche la merce destinata a Olanda, Belgio e Francia, dopo aver scaricato a Tanger Med quella destinata al Mediterraneo. (Ma, se così fosse, allora arriva mezza vuota ad Amburgo e il terminal CTB non deve fare tutto quel lavoro ipotizzato da "Port News"). Si spiega invece la toccata a Jebel Ali solo al ritorno perché i volumi dall'Europa per l'Asia sono in genere inferiori a quelli dall'Asia all'Europa e la nave ha necessità di rastrellare carico in un'altra delle grandi aree mercato, quella del Middle East, dove convergono i flussi dell'immenso territorio retrostante (Iran, repubbliche ex sovietiche ecc.) e sono presenti i carichi delle merci prodotte dalle circa settemila aziende della "free zone" di Jebel Ali, ricca d'industrie siderurgiche, meccaniche, chimiche, elettriche, del tessile-abbigliamento ecc..

La logica di questi itinerari è radicalmente diversa da quella dei primi decenni del traffico container, quando le navi toccavano in successione i porti delle grandi aree-mercato incontrate lungo la rotta. Studiare e capire la logica di questi itinerari potrebbe servire a togliere parecchi dubbi dalla testa dei Presidenti dei porti italiani, che s'interrogano se mai queste navi arriveranno anche da noi. Le navi dai 16 mila Teu in su fanno una sola sosta nel Mediterraneo in un porto di transhipment e talune nemmeno quella. Continuo a pensare – come dico e scrivo da qualche anno – che i servizi diretti destinati ai porti italiani dal Far East non utilizzeranno navi di portata superiore ai 16/18 mila Teu, salvo eventi imprevisti che sconvolgano il quadro competitivo.

L'eccesso di stiva: cause e conseguenze

Lasciamo per un attimo però il problema delle navi giganti ed osserviamo brevemente il contesto generale di mercato perché le criticità o i vantaggi che queste navi possono offrire dipendono in buona parte anche da questo contesto o prevalentemente da questo contesto. Ripetiamo cose già note ma credo sia necessario ricordarle per avere un quadro più realistico della situazione. Il mercato soffre da tempo di un eccesso di offerta di stiva che porta a una compressione dei noli, tale per cui certe compagnie quanto più trasportano tanto più perdono⁵. Prima del crollo sembra che Hanjin perdesse 100 dollari per ogni container trasportato. Per quanto intensa sia l'attività di demolizione, si stima che l'eccesso di stiva è destinato a durare ancora qualche anno. Il problema però è ancora più complesso perché non sono solo i conti dei carrier a soffrire, è l'intera filiera investita da una crisi senza precedenti. La situazione dei cantieri sudcoreani Daewoo è forse peggiore di quella di

5. MOL (Mitsui Ocean Lines) fa parte del consorzio denominato The Alliance assieme a Yang Ming, Hapag Lloyd, K Line e NYK; Yang Ming ha dovuto far fronte alle pesanti perdite del 2016 con un piano di ricapitalizzazione che prevede 1,9 mld di USD da parte del governo taiwanese, vedi nel sito visitato il 24.4.2017:

http://www.yangming.com/news/Press_Release/PressContent.aspx?UID=2438, il suo titolo ora ha ripreso ad essere negoziato in Borsa ma gli analisti sono ancora scettici sulla possibilità che la compagnia riesca ad uscire dalla crisi (v. "Lloyd's List" del 3.5.2017); le tre compagnie giapponesi invece hanno avviato un processo di graduale consolidamento che è all'esame di alcune autorità antitrust ma si presenta con prospettive di successo. Hapag Lloyd ha chiuso il 2016 con una perdita consolidata di 93,1 milioni di euro (v. Press Release del 24.3.2017) ma con un EBITDA positivo ed in crescita, NYK ha chiuso il bilancio (v. NYK Report 2016) con una perdita consolidata di 265,7 miliardi di Yen (2,4 miliardi di USD); il segmento container ha chiuso con una perdita di 12,7 miliardi di Yen (117 milioni di USD). MOL (v. Financial Highlights, 31.03.2017) ha chiuso il bilancio 2016/2017 con un utile consolidato di 5,2 miliardi di Yen (48 milioni di USD). Il segmento container è l'unico che ha chiuso in perdita per 32,8 miliardi di Yen (300 milioni USD). K Line (v. Financial Highlights, 28.04.2017) ha chiuso il bilancio 2016/2017 con una perdita consolidata di 139,4 miliardi di Yen (1,2 miliardi di USD). Il segmento container ha registrato una perdita di 31,5 miliardi di Yen (300 milioni circa di USD). Ringrazio Sergio Curi dell'Ufficio Studi di Fedespediti per il supporto che mi ha fornito nella lettura dei bilanci.

Hanjin. Proprio la scorsa settimana il governo sudcoreano ha autorizzato l'ennesimo bail out, che ha sollevato le proteste da parte del Giappone e della Germania. Il cantiere produce sottocosto grazie ai finanziamenti pubblici, le compagnie approfittano di questi prezzi stracciati per ordinare nuove navi sempre più grandi e sofisticate. Il gigantismo navale è il prodotto di un mercato drogato, dove negli anni passati si è praticata una politica del credito analoga a quella che ha caratterizzato il mercato immobiliare. Nella finanza dello shipping si è prodotta una bolla analoga a quella dei mutui sub prime, alcuni dei più importanti istituti specializzati nel credito navale hanno dovuto ricorrere all'aiuto dello Stato, hanno ceduto i loro crediti inesigibili, hanno fortemente diminuito la loro esposizione nel settore navale o addirittura ne sono usciti⁶. I miei ultimi due libri, "Banche e crisi. Dal petrolio al container" (2013) e "Tempesta perfetta sui mari. Il crack della finanza navale" (2016) cercano di analizzare quanto è accaduto nel paese che si trova all'epicentro di questo terremoto: la Germania. Dove centinaia di fondi d'investimento sono falliti e banche di grande rilievo come Commerzbank o HSH Nordbank o Norddeutsche Landesbank hanno subito perdite gravissime, dove molti *non operating owners* (società proprietarie di navi che vengono noleggate a terzi) di antica tradizione hanno dovuto chiudere o hanno dovuto cedere il controllo della società e centinaia, centinaia di navi affidate alla loro gestione hanno perso di valore o sono state vendute per rastrellare un po' di liquidità, a costo di gravi perdite, nel tentativo di evitare il fallimento. Secondo le stime di vesselvalue.com del settembre 2016 il 16% della flotta mondiale ha ormai un valore pari ai prezzi di demolizione (*scrap value*). Le navi portacontainer della classe Panamax, per esempio, dopo l'allargamento del canale, sono fuori mercato e ven-

6. Fabrizio Vettosi, tra i maggiori esperti italiani di finanza dello shipping, Managing Director del fondo Venice Shipping&Logistics, nel corso del recente convegno a Villa Doria d'Angri di Napoli ha affermato: "La nave non è un bene 'bancabile'. Dunque mancano agli analisti degli istituti di credito mezzi e competenze per dare il giusto peso e valore ai progetti armatoriali" (Ship2Shore, 8.05.2017). Basti pensare che il Monte dei Paschi di Siena aveva investito in Deulemar, la compagnia di Torre del Greco condannata per bancarotta fraudolenta, che ha mandato in fumo i risparmi di 13 mila famiglie.

gono mandate in demolizione anche se hanno meno di 10 anni di vita.

Dunque ci troviamo in una situazione di mercato con fortissime distorsioni, nella quale l'intera filiera opera in condizioni estremamente precarie, scaricando sull'intera società i costi di comportamenti scriteriati dei principali attori: banche, cantieri, compagnie armatoriali. Con una situazione di disagio che si allarga a macchia d'olio – per esempio alle società ferroviarie specializzate nel trasporto del container (ricordo il caso di ERS Railway, trazionista ferroviario costituito da Maersk poi ceduto alla compagnia britannica Freightliner, che ha annunciato due settimane fa la sospensione dei suoi servizi dal porto di Rotterdam perché il quadro competitivo sarebbe diventato “insostenibile”, mentre è dell'altroieri la notizia che l'Autorità Portuale di Rotterdam ha deciso di acquisire l'intero controllo della società PortShuttle, che collega via treno i terminal tra di loro, rilevandola da un privato). Sono sotto pressione le assicurazioni navali, preoccupate più di altri soggetti per il fenomeno del gigantismo navale oltre che per l'aumento di valore delle richieste di risarcimento, come è stato evidenziato ad un recente congresso dell'International Union of Marine Insurance (IUMI), nel corso del quale si è fatto esplicito riferimento alle navi portacontainer da 20 mila Teu. Il valore del carico trasportato da una di queste navi è prossimo al miliardo di dollari (“Lloyd's List” del 7 aprile 2017).

Tornando quindi al tema del gigantismo, è interessante notare che la riduzione dei costi di cui tutti i report finanziari dei grandi carrier si vantano, per dimostrare la loro volontà e capacità di uscire dalla crisi, viene attribuita in massima parte al risparmio nel consumo di carburante, senza specificare però se sia dovuta al minore prezzo del bunker, alla maggiore efficienza dei motori di ultima generazione o alle economie di scala consentite dal gigantismo navale. Probabilmente concorrono tutti questi fattori.

Le critiche al gigantismo

Come è stata argomentata la critica al gigantismo navale? Potremmo distinguere tre diversi approcci. Nel primo si è contestato il vantaggio do-

vuto all'economia di scala in quanto tale, sostenendo che sono altri i fattori che incidono sul risparmio dei costi, nel secondo tipo di approccio si sono denunciati i costi sociali ed ambientali dell'impiego di navi giganti ed i rischi in caso di incidente⁷. Nel terzo tipo di approccio si è sottoposto a critica il modello di business delle compagnie armatoriali. Nel mio libro "Tempesta perfetta sui mari" ho cercato di dare degli esempi di questi tre approcci nel capitolo intitolato "Trading ship not cargo", che è una citazione da un brillante intervento di Martin Stopford, uno dei massimi esperti mondiali di shipping, già direttore di Clarkson Research. In questo capitolo viene analizzato anche l'intervento di Olaf Merk, che può essere considerato come la prima presa di posizione di un'istituzione internazionale in contrasto con la visione ottimistica e progressista del gigantismo navale. Dei tre approcci mi sento di condividere soprattutto il terzo: il modello di business dei gradi carrier ormai è obsoleto. Non solo perché offrono tutti dei servizi indifferenziati e copiano tutti le strategie del più forte (la Maersk), trovandosi quindi a competere solo sul prezzo, ma perché – come giustamente sostiene Stopford – la logistica di oggi vede il suo futuro nella connettività non nelle economie di scala⁸. Egli infatti cita l'esempio di Amazon e delle vendite online. A me sembra un ragionamento corretto perché ho sperimentato direttamente il salto rappresentato nel modello di business a cavallo degli anni 80/90, quando fecero l'ingresso nel mondo della logistica con prepotenza gli specialisti dell'espresso, i courier (Fedex, UPS, DHL,

7. Consiglio la lettura del Report sull'incidente occorso alla nave "CSCL Indian Ocean" in avvicinamento al porto di Amburgo (la traduzione del Report è disponibile nell'Appendice del mio libro "Tempesta perfetta sui mari"). La nave, da 19 mila Teu, per un guasto alla timoneria si incagliò in un punto in cui il corso dell'Elba è particolarmente stretto per la presenza di un'isola in mezzo al fiume; fu liberata dopo vari tentativi con l'impiego di una ventina di mezzi navali. Se fosse stato necessario alleggerirla del carico per disincagliarla, sarebbe stato molto difficile trovare in Europa una gru su chiatta in grado di farlo: del tipo necessario a quella operazione ne esiste – dice il Report - una sola!

8. La diagnosi che fece Stopford sui futuri sviluppi della logistica – dei quali dovrebbero tener conto i carrier per migliorare il loro modello di business – trova ora piena conferma nei risultati dello studio *Trends und Strategien in Logistik und Supply Chain Management* dell'Associazione Tedesca per la Logistica (BVL), marzo 2017 (www.bvl.de).

TNT). Presi parte infatti ad una ricerca-pilota multipaese coordinata da un professore olandese, che fu presentata alla Conferenza Mondiale della Ricerca sui Trasporti di Lione del 1992⁹ dove mettevamo in luce come il modus operandi di queste società fosse molto diverso da quella che era stata la pratica tradizionale del forwarding e del haulage (p. es. tradizionalmente la tariffa veniva calcolata sul rapporto peso/distanza, i courier la calcolavano sui tempi di consegna, 24h, 48h). Era una logica diversa, che infatti avrebbe finito per prevalere nel segmento “ricco” della contract logistics. La Maersk deve aver colto immediatamente questo spunto di Stopford perché pochi mesi fa ha annunciato di aver trovato un accordo con la multinazionale Alibaba per consentire ai suoi clienti di effettuare il booking tramite la piattaforma cinese.

I rischi maggiori nei porti del Nord?

Il gigantismo navale nel settore portacontainer rappresenta un rischio “fisico” per i porti con vie d’accesso fluviali o con canali artificiali – quindi tutti i grandi porti del Northern Range. Non dovrebbe presentare questo tipo di rischio per i porti italiani maggiori. Certamente i porti ed i terminal italiani dovranno affrontare dei costi maggiori, senza ottenere un adeguato riconoscimento da parte delle compagnie, le operazioni intermodali retroportuali, stradali e ferroviarie, dovranno affrontare notevoli criticità, il rischio di congestionamento delle aree interessate al traffico dei terminal sarà presente. Ma se consideriamo “giganti” solo le navi da 18 mila Teu in su, non so se le vedremo mai in un porto italiano. Quindi per noi il problema di fatto non dovrebbe sussistere. Invece il pericolo maggiore al quale va incontro la portualità italiana nel settore del container può essere causato dall’eccesso di offerta, soprattutto nell’Alto Tirreno, con conseguente probabile concorrenza al ribasso tra terminal (terminal VTE di Genova Prà e terminal APMT di Savona Vado).

9. WCTR, World Conference of Transport Research, *Proceedings*, Lyon 1992.

3. Mercato del lavoro e formazione nel settore della logistica marittimo-portuale

Accademia del Mare, Trieste, 13 marzo 2019.

Affrontare il tema della formazione ci porta diritti al cuore di uno dei più gravi problemi di cui soffre l'Italia: il cosiddetto *mismatch* del mercato del lavoro. Domanda e offerta di lavoro hanno difficoltà a incontrarsi. Si legge nel “Rapporto sul mercato del lavoro 2018” del CNEL:

“il fenomeno del mismatch sembra legato al fatto che l'aumento dell'offerta di lavoratori altamente istruiti viene sotto-utilizzato o allocato inefficientemente, non solo a causa della qualità e funzionalità delle competenze acquisite nel percorso di studi universitario, ma anche come riflesso della debolezza della domanda di lavoro qualificato espressa dal sistema delle imprese”¹.

In altre parole: escono dall'Università dei giovani troppo istruiti (*over-educated*) rispetto alle necessità di reclutamento di forza lavoro delle imprese, per cui molti di loro (il 34% nel 2017 secondo il CNEL) svolgono – quando sono assunti – mansioni che non richiedono un livello d'istruzione universitario. Ma molti, troppi, non trovano proprio lavoro oppure non accettano dei lavori dequalificati e se ne vanno all'estero. È la cosiddetta “fuga dei cervelli” che, osservata ormai da più di un decennio, negli ultimi tempi ha assunto una piega davvero preoccupante. Grazie al lavoro dell'INPS adesso disponiamo di dati più affidabili:

“Nel 2016, in base ai dati dell'Anagrafe italiani residenti all'estero, abbiamo perso altre 115.000 persone, l'11% in più dell'anno precedente. E potrebbe essere una sottostima” – ha dichiarato l'anno scorso il presidente dell'INPS Tito Boeri.

Ed in effetti aveva ragione a dire che i dati erano sottostimati. Perché si riferiva allo stato della residenza. Chi si trasferisce all'estero può man-

1. Claudio Ricci, *Mismatch, percorsi di studio e condizioni produttive*, in CNEL, “Rapporto su mercato del lavoro e contrattazione collettiva, 2017-2018”.

tenere la residenza in Italia. IDOS, Istituto di Ricerche sull'Immigrazione, è andato a controllare gli archivi dei principali paesi d'accoglienza, dove sono riportati gli adempimenti obbligatori come la registrazione di residenza o la copertura previdenziale. Mettendo insieme questi dati con quelli dell'INPS viene fuori che la cifra registrata dall'Istat va moltiplicata per 2,5, quindi i 114 mila italiani espatriati nel 2017 (mille più dell'anno precedente, cui faceva riferimento Boeri) sono in realtà 285 mila persone².

Quando si discute con le associazioni imprenditoriali di questo gravissimo problema ci si sente dire spesso che la colpa è dell'Università o della scuola superiore, che non sanno preparare i giovani alle professioni moderne, per cui le imprese sarebbero costrette a subire dei costi rilevanti dovuti al fatto che i neoassunti debbono essere formati ex novo.

Personalmente io sono convinto del contrario e cioè che sono le imprese ad essere indietro, sottocapitalizzate, scarsamente innovative (per fare innovazione ci vogliono capitali), con un bisogno di personale poco qualificato, al quale non sanno dare sicurezza perché assunto con contratti precari ed in genere mal retribuito (anche per la pesante imposizione fiscale sul lavoro dipendente). Dal 2013 al 2018 si sono perduti un milione e mezzo di posti di lavoro a tempo pieno. Nelle assunzioni i contratti a tempo determinato sono ormai il 43,8%, gli interinali il 17,8%, gli intermittenti il 7,9% ed i contratti a tutele crescenti sono scesi dal 22,5 al 16,1%.

Dunque dove sta il problema? Nel sistema della formazione inadeguato o nelle imprese? Probabilmente da tutte e due le parti. Ma questo lo vedremo dopo. Prima però vorrei osservare che, scegliendo la carriera del marittimo, non si è costretti ad affrontare il dilemma: "resto in Italia o vado all'estero", perché il luogo di lavoro del marittimo per sua natura è il mondo intero. Semmai il problema è: "quanti anni voglio navigare?"

2. Per avere un termine di paragone, la popolazione residente a Trieste nel 2017 era di 204.338 persone. Quindi ogni anno se ne va dall'Italia l'equivalente di una città di media grandezza. Ovviamente nel computo vanno calcolati i rientri e gli stranieri immigrati (le cifre in www.dossierimmigrazione.it, in particolare v. il Comunicato stampa dell'Idos del 2018).

e cosa fare quando si decide di “tornare a terra”. Il problema del mismatch riguarda di più forse quelli che scelgono l’indirizzo delle costruzioni navali o della logistica, ma anche qui l’ITS presenta dei vantaggi. Per questo dovremo, seppur brevemente, affrontare il problema dei rapporti tra cluster marittimo-portuale e mercato della logistica.

Infatti, esiste una forte dicotomia tra la logistica intesa in senso ampio, strettamente connessa ai processi produttivi e distributivi, e il mondo dello shipping e della portualità. È un mondo, quello dei porti e delle navi, che ha regole proprie, procedure specifiche, consuetudini, che non è disposto a cedere. Basti pensare al lavoro su una nave o dentro un porto ed al lavoro in un magazzino della GDO o di un corriere. Tra un portuale e un immigrato che lavora coi lettori di codici a barre in un magazzino del grocery c’è una bella differenza, in termini sia di retribuzione che di tutele. È probabile quindi che l’impatto delle nuove tecnologie sia differente nell’un caso o nell’altro. Se vogliamo prendere un esempio di come le nuove tecnologie possono trasformare il modo di operare di un settore come quello della logistica ci basta citare Amazon ed il suo modello di business. È un protagonista dell’innovazione che si è specializzato nell’ultimo miglio, nel rapporto diretto con il cliente, mentre la rivoluzione della logistica procurata dal container e dall’intermodalità era focalizzata sulle lunghe distanze. Però la sua forza non sta nell’e-commerce, Amazon a far le consegne veloci ci perde. La sua forza sta nella potenza dei suoi sistemi informatici capaci di trattare i Big Data, sistemi ai quali la stessa Google fa ricorso. Quindi è dalle tecnologie che conviene partire per capire a che punto ci troviamo nella fase attuale di sviluppo e per capire quali potranno essere i lavori del futuro. Sulla base di questi ragionamenti potremo capire quali debbono essere le priorità per un sistema della formazione che voglia essere adeguato e rispondere alle esigenze del mondo moderno.

Un futuro digitale

Da ormai un paio d’anni si sente sempre più spesso parlare di Industria 4.0. e con questo si allude al salto che il sistema capitalistico sta affron-

tando grazie soprattutto alle tecnologie residenti in ambienti cloud, alla nuova capacità di trattare i Big Data, allo sviluppo delle tecniche sensoristiche che consentono il cosiddetto Internet of Things, all'evoluzione dei dispositivi mobili che consentono una connettività permanente ecc. ecc.. La logistica è in prima linea in questa rivoluzione tecnologica e si parla sempre più spesso di Logistica 4.0.³ I settori dello shipping e della portualità sono in un certo senso ancora più avanti perché a tutte le innovazioni dell'informatica aggiungono anche quelle specifiche al trasporto. Si pensi all'uso di nuovi combustibili come il gas liquefatto, si pensi alle imbarcazioni a guida autonoma. Innovazioni che spesso sono imposte dalla pesante regolamentazione cui è soggetto il settore dello shipping, si pensi alla riduzione delle emissioni, all'installazione degli scrubber. Innovazioni che sono stimolate dai cambiamenti climatici o dalla persistenza di pratiche criminali, si pensi al risk management per arginare le conseguenze di disruption della supply chain a causa di eventi meteorologici eccezionali o a causa della pirateria. Quindi rivoluzione in tutti i sensi, della tecnica, della normativa, dei sistemi gestionali e dunque del lavoro.

Come si presenterà il lavoro del futuro? Per cercare di capirlo ci possono aiutare gli scritti di Federico Butera, uno dei massimi esperti di formazione, già a capo della scuola aziendale Olivetti e poi presidente di Assoconsult, l'Associazione delle società di consulenza italiane, diventato docente di organizzazione aziendale prima a Roma e poi a Milano, cioè un uomo che viene dall'organizzazione di fabbrica, che ha lavorato in decine di aziende di ogni settore per stabilire un rapporto innovativo con i lavoratori, in particolare con i tecnici altamente professionalizzati.

Sintetizzando si può dire che i nuovi ruoli saranno tutti basati su quattro componenti: a) responsabilità su risultati materiali e immateriali, economici e sociali, strumentali ed espressivi, b) l'autonomia e il governo

3. Il termine Industria 4.0. è stato mutuato dal tedesco Industrie 4.0., un progetto di ricerca sulle nuove tecnologie della "quarta rivoluzione industriale", fatto proprio dai Ministeri della ricerca e dell'industria tedeschi che nel 2013 lo hanno trasformato in un programma di governo a lungo termine (v. la voce Industrie 4.0. di Wikipedia edizione tedesca).

dei processi di lavoro c) la gestione positiva delle relazioni con le persone e con la tecnologia, d) il possesso e la continua acquisizione di adeguate competenze tecniche e sociali.

Come si traducono questi concetti in un ambiente come quello della nave? Com'è possibile sviluppare l'autonomia e l'assunzione di responsabilità in un sistema con delle strutture gerarchiche che si sono consolidate nei secoli? La prima cosa da dire è che queste strutture sono radicalmente cambiate dal tempo in cui il comandante aveva un potere analogo a quello di un funzionario pubblico. La sua posizione oggi è definita dal mercato con un'impostazione nettamente privatistica, anzi il problema – lo vedremo più tardi – è quello dei suoi margini di discrezionalità rispetto alla direzione esercitata dall'organizzazione dell'armatore a terra.

Nella nave la divisione dei ruoli comporta l'assunzione di responsabilità molto importanti da parte di figure che si collocano nella gerarchia ai livelli subito inferiori a quelli del comandante; l'ufficiale che ha il suo turno di guardia si assume la responsabilità dell'intero processo di navigazione. Non esiste una situazione analoga nel mondo dell'impresa. L'ufficiale di guardia può trovarsi in situazioni nelle quali deve prendere delle decisioni complesse.

Diverso è il caso se parliamo di logistica, dove il sistema aziendale è una struttura socio-tecnica che può essere trasformata radicalmente dall'innovazione tecnologica. Ma, d'accordo in questo con numerosi altri esperti, aggiungerei: attenzione a non restare vittime del paradigma tecnologico. Il peggiore errore che si potrebbe fare è quello di pensare che il cambiamento organizzativo, vale a dire il cambiamento delle relazioni tra le persone all'interno della struttura, il cambiamento dei ruoli, possano essere fatti automaticamente dalle nuove tecnologie, anche se "abilitanti". Invece la trasformazione dei ruoli e delle mansioni deve diventare un oggetto specifico e vitale d'intervento. È in sostanza la parte più difficile del passaggio da una fase tecnologica ad un'altra. Di fronte alla nuova frontiera della digitalizzazione le aziende non sempre sono disposte "a buttarsi" – come è stato messo in luce anche da una recente inchiesta della BVL, l'Associazione di logistica tedesca, presso le imprese della RFT.

Questo suggerimento (“attenti a non restare vittime del paradigma tecnologico”) a me sembra importante perché invita a non esagerare la problematica dell’automazione. Troppo spesso, quando ci si chiede quali saranno i lavori del futuro, la risposta è: “non ci saranno più lavori, faranno tutto le macchine; non ci saranno più equipaggi, la nave andrà avanti da sola, controllata in remoto”.

Ora, senza negare la possibilità – peraltro già in essere con certi tipi di imbarcazioni sperimentali sulle coste scandinave – che a breve vedremo navi a guida autonoma, non dobbiamo assolutamente pensare che questo è il principale problema del salto tecnologico che stiamo affrontando. Anche tra vent’anni la stragrande maggioranza delle navi con molta probabilità non sarà a guida autonoma. Io sono entrato all’Olivetti nel 1964 e mi occupavo della nuova attività: l’elettronica. Erano i primi calcolatori, con nastri magnetici e circuiti stampati al posto dei microchips. Ci dicevano che avrebbero sostituito i documenti cartacei e che saremmo in breve vissuti in una paperless society. Sono passati 55 anni, più di mezzo secolo, e l’informatica ha fatto passi avanti giganteschi: oggi ci troviamo con più scartoffie da riempire di una volta, proprio i comandanti di navi ne sanno qualcosa....

Abbiamo appena detto che tra il mondo dello shipping e il mondo della logistica esiste una forte dicotomia. Lavorare su una nave o in un porto e lavorare in un magazzino del grocery c’è una certa differenza. Ma cosa sta succedendo oggi? Questi due mondi tendono ad avvicinarsi, shipping e logistica distributiva si stanno alleando, integrando. Siamo solo agli inizi, i leader di mercato muovono i primi passi, altri seguiranno. CMA CGM ha acquisito il controllo completo di Ceva Logistics, che un certo rapporto con il mondo navale già lo aveva, essendo l’operatore incaricato di assicurare il collegamento di Fincantieri con i fornitori. A me pare logico un avvicinamento di questi due mondi, se non altro, da parte delle compagnie marittime, per anticipare l’espansione di Amazon nella gestione diretta di navi o, da parte dei grandi provider di logistica conto terzi, per anticipare l’espansione di Amazon nel Global Forwarding. Gli accordi tra Kühne&Nagel e Alibaba mi sembra vadano nella stessa direzione.

“Il 12 aprile 2017, i vertici di Kühne & Nagel hanno firmato a Shanghai un accordo con Alibaba per fornire servizi logistici a livello globale alla divisione Alibaba B2B, ossia quella che vende online prodotti destinati alle imprese. La collaborazione tra le due aziende è iniziata da un anno integrando sulla piattaforma di commercio elettronico di Alibaba il servizio KN FreightNet, che fornisce quotazioni, prenotazioni e consegne delle spedizioni aeree. Con l’intesa di ieri, la collaborazione è estesa alle spedizioni a carico parziale (LCL) in container, così da coprire anche le altre modalità di trasporto marittimo e terrestre per le esportazioni dalla Cina in tutto il mondo” (“Trasporto Europa”, 13.04.2017).

Anche la riorganizzazione interna di Maersk va nella medesima direzione, con l’accorpamento di tutte le attività di servizio, di magazzino, distribuzione e supply chain management presenti prima in Damco e in altre unità del gruppo. Anche il suo motto: *We move more than cargo* allude a un processo di trasformazione tipico dell’Industria 4.0. dove a dislocarsi, a riqualificarsi, a rimodularsi sono innanzitutto dei valori. Ed è sul piano dei valori (della competenza, della professionalità, della formazione) che un sistema socio-tecnico può essere riorganizzato in modo da sfruttare tutte le potenzialità delle nuove tecnologie. Tra questi valori va collocato al centro il valore del lavoro. Si dimentica spesso che il famoso documento di programmazione del governo tedesco Industrie 4.0. è completato da un secondo documento intitolato Arbeiten 4.0., Lavori 4.0..⁴.

Riqualificare il sistema della formazione

A questo punto possiamo tornare sull’interrogativo che abbiamo lasciato in sospeso. È il sistema italiano della formazione, l’Università, gli Istituti superiori, che non sono all’altezza, che non sono capaci di preparare i giovani per il tipo di ruoli e di professionalità richieste dalle aziende oppure sono le aziende che sono arretrate e non assorbono forza lavoro qualificata, non le offrono un lavoro stabile, non le offrono un lavoro de-

4. V. la traduzione italiana di questo documento, in realtà un Libro Bianco, sul “Giornale di diritto del lavoro e di relazioni industriali”, n. 4/2018.

centemente retribuito? Come vi ho detto io propendo per la seconda ipotesi. Ho appena terminato una piccola indagine, assieme a un collega, sulle relazioni industriali nelle aziende di logistica italiane o straniere residenti in Italia. Abbiamo verificato che sono organizzate secondo un sistema di appalti e subappalti che, man mano che si fa più complesso, perde trasparenza. Abbiamo osservato che per anni sono ricorse all'impiego di cooperative "spurie", composte essenzialmente da immigrati extracomunitari, come personale di movimentazione nei magazzini. Cooperative fantasma, intestate a prestanome, organizzate da personaggi che svolgono il ruolo similmafioso dei "caporali", che non rispettano i contratti nazionali di lavoro, che non pagano i contributi ai lavoratori e spesso non pagano le tasse sul reddito d'impresa, perché si sciolgono dopo sei mesi, un anno. Un sistema che sembrava pian piano migliorando ma che la crisi del 2008 ha riportato in auge ed al quale non si sottraggono nemmeno imprese nazionali o multinazionali dal nome prestigioso. Un sistema che è andato avanti per anni senza che nessuno intervenisse per riportare un po' di legalità.

Non possiamo dire quindi che nella logistica distributiva italiana ci sia un ambiente favorevole alle alte professionalità, la componente dei "quadri" nella forza lavoro non supera il 2% e il 24% quella degli impiegati, mentre Butera parla di un'Industria 4.0. che dovrebbe essere caratterizzata da un 60% di tecnici e di team leader.

Per fortuna, grazie anche alle proteste dei lavoratori, i sindacati sono riusciti ad imporre nell'ultimo contratto che certe pratiche abusive vengano espunte dalla vita dell'impresa, le stesse istituzioni locali si stanno impegnando nell'emarginare le cooperative "spurie", dei protocolli in tal senso si stanno firmando tra Comuni, Interporti, aziende di logistica in Emilia Romagna. Le forze di polizia e della Guardia di Finanza, gli ispettorati del lavoro, la magistratura, si stanno attivando e le cronache sono piene di notizie su arresti, sequestri di beni, multe per evasione fiscale. Ma nell'insieme la logistica italiana non ci fa una bella figura, nemmeno Amazon (i cui autisti delle consegne di Milano hanno scioperato proprio qualche settimana fa).

Per non andare molto lontano, fino a qualche anno fa, prima dell'ar-

rivo di D'Agostino e Sommariva, nel porto di Trieste la situazione non era molto diversa. E anche nella cantieristica si verificano fenomeni di "caporalato". Per fortuna le regole che la legge 84/94, rinforzata dalla riforma voluta dal Ministro Del Rio, prevede per lo status dei lavoratori portuali sono tali da impedire, entro certi limiti, una deriva verso la deregulation. Qualcuno potrebbe dire che ciò che accade nella logistica interessa soltanto lo strato di lavoratori che svolgono i ruoli più dequalificati. Premere il pulsante della pistola che legge i codici a barre può farlo anche un immigrato che non parla una parola d'italiano. Purtroppo questo non è vero, perché chi soffre di questa situazione sono anche i ruoli intermedi con le maggiori professionalità dal punto di vista tecnico. Una delle carenze maggiori dell'ultimo contratto della logistica è quella di non aver aggiornato le declaratorie, che sono ferme da 30 anni. La declaratoria serve per definire un profilo professionale. Se non conosciamo quali sono oggi i profili professionali in azienda come possiamo impostare una politica di formazione per i profili professionali di domani? Se i profili professionali non sono ben definiti, con quali criteri possiamo programmare un percorso di carriera? Se non si conoscono i profili professionali come si fa a valutare se un dipendente merita o non merita un aumento per la sua professionalità? Se non ci sono questi criteri oggettivi o almeno una serie di punti di riferimento controllabili, la valutazione del merito delle persone si fa solo su due parametri: l'ossequio alle gerarchie e la produttività, in altre parole se uno è un leccino o uno sgobbone. Se non conosciamo le professionalità di oggi, come facciamo ad impostare una corretta politica di formazione per il domani? E ciò che davvero sconcerta è che nemmeno il contratto dei metalmeccanici è riuscito ad aggiornare dei profili professionali vecchi di 30 anni. Perché? Perché se si tocca questo tasto occorre ritoccare immediatamente i salari.

In questa situazione le imprese italiane non faranno mai il salto verso Industria 4.0. o Logistica 4.0., i giovani laureati italiani non troveranno mai un'occupazione adeguata alla loro istruzione, saranno costretti ad emigrare. In questa situazione continueremo a buttar via i soldi della formazione.

Vantaggi della Convenzione SCTW

Proprio per questo oggi è della massima importanza nei porti costruire procedure consensuali e condivise per la definizione dei piani dell'organico, uno strumento innovativo della riforma del Ministro Del Rio, che va usato al meglio. Solo così potremo impostare una politica della formazione efficiente.

Nel mondo marittimo la situazione è molto diversa ed è molto migliore, perché la Convenzione SCTW (Convenzione Internazionale sugli Standard di addestramento) definisce molto chiaramente il percorso di addestramento richiesto per ciascuna diversa figura professionale. Se poi le istituzioni di alcuni paesi o alcuni armatori con le loro politiche di reclutamento disattendono le sue regole è un'altra questione⁵. Anche nella logistica distributiva le aziende sono libere di applicare il contratto Spedizioni Logistica Trasporto oppure il contratto del Commercio o altri oppure non applicare alcun contratto nazionale. Ma l'impostazione è completamente diversa. Quindi anche qui dobbiamo rilevare con senso di sollievo che nel cluster marittimo-portuale la situazione è migliore in linea di principio rispetto al settore della logistica distributiva.

Nel mondo marittimo, SCTW fissa i requisiti minimi di competenza e offre raccomandazioni ed esempi per l'attuazione. Essa costituisce per così dire la soglia minima, il livello minimo da rispettare nelle politiche della formazione. Ma poi c'è un livello superiore, quello rappresentato dal mercato dei trasporti, delle assicurazioni e dei noli che richiedono ulteriori livelli di qualificazione professionale e personale degli equi-

5. In effetti la corretta applicazione del disposto della Convenzione, inclusi gli emendamenti approvati a Manila nel 2010, non deve essere stata così generale se l'International Chamber of Shipping (ICS) ha esortato l'IMO a una verifica più puntuale: "In 2017, the five year transitional period for implementing the 2010 amendments to the IMO Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW 2010) finally came to an end. ICS had raised concerns at IMO about the extent to which all maritime administrations were fully prepared for the end of this major transition and the possibility that, through no fault of their own, some ships and crews might be unfairly penalised for not having all of the required certification", ICS, *Annual Review 2018*, p. 42.

paggi. Ciò allo scopo di garantire la sicurezza della navigazione e dei carichi. Questa tendenza riguarda in particolare il trasporto dei carichi liquidi pericolosi non solo per il personale di bordo ma anche per l'ambiente e riguarda il trasporto di passeggeri in cui migliaia di vite possono essere messe a rischio⁶. Per il primo tipo di trasporto sono le Major dell'industria petrolchimica a costituire la principale fonte di domanda di upgrading dei sistemi formativi; per il secondo tipo di trasporto sono gli azionisti delle compagnie crocieristiche e di ferries ad esigere che si dia maggiore attenzione non solo al possesso dei titoli professionali formali, ma anche alle reali capacità tecniche che manageriali e anche psicologiche del personale di stato maggiore delle navi.

Le prospettive occupazionali per le carriere marittime sembrerebbero anch'esse positive. L'ultimo Manpower Report di BIMCO parla di una carenza di 92 mila ufficiali a livello internazionale nel 2020 e di 147.500 nel 2025⁷.

L'approvazione della Maritime Labor Convention (MLC) dell'ILO nel 2013 ha finalmente posto un argine allo sfruttamento della gente di mare da parte di alcuni paesi, di alcuni armatori e di alcune società d'intermediazione di mano d'opera.

Important matters covered by the MLC include the obligations of employers for contractual arrangements with seafarers, oversight of manning agencies, health and safety, work hour limits, crew accommodation, catering standards and seafarers' welfare⁸.

6. Tuttavia questa attenzione alla formazione non vale nulla se ad essa non si accompagna un'attenzione per le condizioni di lavoro degli equipaggi; così come non valgono nulla le raccomandazioni e le istruzioni per la sicurezza quando a non essere sicuro è il mezzo navale in sé. Ho sentito un alto ufficiale della Guardia Costiera chiedersi: "Come facciamo a salvare, in caso di naufragio o di avaria grave con pericolo di affondamento, le migliaia di persone di una nave da crociera? Il gigantismo navale non è forse di per sé un fattore di rischio?"

7. L'esperienza ci dice che la scarsa o difettosa conoscenza dell'inglese rappresenta ancora uno dei maggiori ostacoli all'assunzione di personale italiano.

8. International Chamber of Shipping, *Annual review 2018*.

Ma, come abbiamo detto, per coloro che scelgono la carriera marittima il problema è duplice: come salire su una o più navi e restarci per alcuni anni e cosa fare quando si è stanchi di navigare. Ricordiamoci che l'inchiesta condotta dal BIMCO per il suo Manpower Report del 2015 aveva concluso che la maggioranza dei futuri ufficiali desiderava navigare non più di 10 anni. Sarà molto interessante quindi conoscere i risultati del progetto di ricerca finanziato dall'ITF (International Transport Federation) e realizzato dal Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica i Trasporti e le Infrastrutture (CIELI) dell'Università di Genova, intitolato Second Life, per sapere quali professioni del cluster marittimo-portuale possono avere necessità di personale con una precedente esperienza di navigazione. Questa indagine può essere utile anche per affrontare con maggiore consapevolezza una prevedibile fase di obsolescenza tecnologica di certi ruoli di bordo ma più in generale a seguito di innovazioni tecnologiche di vario genere.

Personalmente ritengo invece che il problema della disoccupazione tecnologica non sia tanto grave quanto la crescente perdita di autonomia e di potere dei comandanti nei confronti delle strutture armatoriali a terra, come testimoniano i tanti incidenti fatali occorsi a causa di naufragi provocati da decisioni di navigazione prese sotto quella che viene chiamata la *commercial pressure*⁹.

Il ruolo sempre più importante degli ITS

Quindi, se la responsabilità del *mismatch* sta soprattutto nelle imprese manifatturiere e di logistica e nella loro politica del personale, il sistema di formazione non ha nulla da rimproverarsi? Tutt'altro, il nostro sistema di formazione è pieno di difetti. A parte la vasta letteratura che ne parla in maniera abbastanza cruda, basta sentire le lamentele e le critiche di moltissimi docenti universitari allo stile didattico di tanti loro

9. Al tempo stesso sono emerse in casi specifici, come quello del cargo battente bandiera statunitense El Faro, scomparso con tutto l'equipaggio il 1 ottobre 2015, l'ancora grave insufficienza dei dispositivi di allerta in caso di gravi eventi meteorologici

collegi per convincersene. Permane all'interno dell'Università il sistema della cooptazione che non rispetta criteri di merito, in molti casi il rapporto con le aziende si limita a fornire alle imprese forza lavoro gratuita. Però, in generale, se i nostri laureati quando vanno all'estero sanno farsi valere e sanno conquistare posizioni di prestigio, vuol dire che alla resa dei conti la nostra Università, il nostro sistema scolastico, non sono così inefficienti come si crede, anzi, sono di buon livello.

In questo quadro acquistano un ruolo particolare gli Istituti Tecnici Superiori. Questo è l'ultimo punto che vorrei toccare. Proprio nel momento in cui si esalta l'importanza del salto tecnologico verso la digitalizzazione, verso l'Industria 4.0., la Logistica 4.0., si scopre che gli Istituti Tecnici Superiori rappresentano – almeno in teoria – il livello d'istruzione più adatto a fornire le professionalità necessarie a questa fase di trasformazione. Gli ITS in Italia erano stati completamente trascurati ed erano finiti nell'abbandono più totale, mentre in Germania le Fachhochschulen sfornavano centinaia di migliaia di tecnici. Da noi si erano moltiplicate in maniera insensata le sedi universitarie, facendo schizzare in alto i costi di gestione ed abbassando la qualità della didattica. Ogni città di media grandezza doveva avere la sua sede universitaria, i pochi ITS sopravvissuti per di più s'imbastardivano con insegnamenti strampalati. Uno dei settori dove questa sbagliata politica della formazione ha creato più danni è stato proprio la logistica. Ricordo ancora il fallimento di certi master universitari inaugurati con gran pompa dal Politecnico di Milano e poi chiusi per mancanza di allievi, perché le aziende chiedevano a gran voce diplomati invece che laureati. È ancora Federico Butera, in un articolo sul Sole24Ore dell'8 gennaio di quest'anno, scritto assieme a Marco Leonardi e intitolato "Istituti tecnici agganciati a Industria 4.0.", ad affermare che:

Per diffondere alla larga platea delle PMI e alle *start up* le attuali positive esperienze di progettazione di new job e new skill in atto nelle migliori aziende, bisogna espandere l'ambito del programma Industria 4.0 non solo alle tecnologie ma anche all'organizzazione d'impresa e del lavoro e alla formazione a nuovi mestieri e professioni. E potenziare l'offerta formativa in particolare della for-

mazione terziaria (Its più lauree professionalizzanti) con risorse adeguate e con la partecipazione delle imprese. (...) Tra le politiche educative per raggiungere questi obiettivi gli Its sono cruciali.

Per concludere, mi sembra che qui a Trieste ci siano tutte le premesse per portare avanti una politica della formazione che si sottragga in parte alle miserie che caratterizzano la logistica italiana ed in generale la politica industriale italiana. Miserie che hanno messo il nostro Paese in una condizione di palese inferiorità verso i competitor a livello internazionale. Si è scelta una specializzazione produttiva di basso profilo, i dati sull'occupazione e sul valore aggiunto lo dimostrano chiaramente. L'occupazione cresce solo nei settori della ristorazione e del turismo, caratterizzati da profili scarsamente qualificati, da stagionalità e grande diffusione del lavoro nero. Il nostro sta diventando un paese di cuochi e affittacamere. Secondo gli studi del Dipartimento di Business History dell'Università Bocconi solo il 20% delle nostre imprese è integrato nelle reti globali ed ha la possibilità di sopravvivere, perdi più sono fornitrici di sistemi industriali più forti, come quello tedesco. Le imprese sono sottodimensionate e la produttività ristagna ormai da più di un decennio.

Sono convinto, anche se nel dire questo mi trovo abbastanza isolato dai miei colleghi, che si può sfuggire a questa spirale recessiva a una sola condizione, quella di rimettere al centro la dignità del lavoro. La frontiera di Industria 4.0. o di Logistica 4.0. non si raggiunge con lavoratori poco qualificati e poco motivati, non si raggiunge con un precariato che arriva fino ai 40 anni di età. Il riconoscimento della professionalità è l'unico modo oltretutto per avere dei lavoratori e dei cittadini autonomi e responsabili. Scrive "Il Sole24Ore" del 13 ottobre 2017:

Il ritardo da colmare, comunque, non è tanto sulle infrastrutture quanto sul capitale umano: mancano manager e professionisti con le qualifiche adatte. È ancora il piano nazionale Industria 4.0 a porsi come traguardo 200mila laureati «nel settore» e 3mila manager «specializzati nei temi della industria 4.0». Come spiega Marco Taisch, docente alla School of management del Politecnico di Mi-

lano, «non basta investire sulle macchine connesse – dice – Bisogna avere “persone connesse”, nel senso di professionisti e lavoratori capaci di muoversi all’interno dei nuovi sistemi»¹⁰.

A Trieste, pur essendoci alcune situazioni aziendali in difficoltà, c’è un’economia portuale in forte ripresa, un’attenzione degli investitori internazionali non banale. Il porto può diventare la locomotiva che trascina la città verso il futuro, il cluster marittimo-portuale deve essere il primo ad adeguarvisi. Trieste è una città della scienza, è una città delle alte tecnologie, è stata la città dove qualcuno ha inventato l’elica navale, è stata la città delle grandi spedizioni scientifiche, la città che ha costruito le più belle navi della marineria italiana, è stata la città che ha inaugurato la grande storia del design italiano, dell’arredamento d’interni, la città che ha visto nascere i maestri della grafica pubblicitaria, è stata la città che ha costruito il batiscafo di Piccard sceso fino al fondo della fossa delle Marianne. È la città d’avanguardia nella robotica sottomarina, è la città della fisica, della genetica. Voi dovete pensare in grande, programmando un aggancio con i centri di ricerca in logistica e di didattica di Vienna, di Berlino, dovete stringere rapporti con il Fraunhofer Institut, con la Kühne Stiftung di Amburgo, dovete entrare nei circuiti dei leader mondiali della logistica. In futuro, secondo me, dovrete pensare di organizzare dei corsi in inglese perché Trieste possa diventare il centro d’attrazione di tutti quei giovani della Mitteleuropa, dei Balcani, che intendono abbracciare la carriera marittima.

10. Alberto Magnani, *Perché si parla tanto di Industria 4.0.? Che cos’è e quanti lavori può creare.*

STORIA E MEMORIA

4. La vera rivoluzione del '68

La successione di due anniversari, il centenario della rivoluzione d'ottobre (1917-2017) e il cinquantenario delle rivolte studentesche (1968-2018) ha consentito ai grandi organi di stampa e alle istituzioni di sfogare tutto il loro odio, il loro rancore verso l'umanità che non si piega al giogo del padrone e al conformismo del pensiero. Potrei citare moltissimi esempi ma non ne vale la pena, su uno però vorrei soffermarmi perché riguarda un'istituzione importante, il Deutsches Historisches Museum di Berlino, che ha organizzato, in collaborazione con il Museo Nazionale Svizzero di Berna, un'esposizione sulla Rivoluzione di ottobre (18 ottobre 2017-15 aprile 2018) ricca di materiale iconografico, di reperti e testimonianze.

Il 1917 russo ricordato come una storia di orrori

Se dal punto di vista strettamente espositivo e quindi con un'attenzione particolare alla forma ed efficacia della comunicazione dell'evento piuttosto che al rigore storiografico, la mostra ha avuto qualche indubbio merito, diversa è l'impressione quando si leggono i testi contenuti nei due pesanti cataloghi¹. Le mostre sono eventi effimeri, i cataloghi appartengono alla serie *scripta manent*. L'impostazione dei testi di questi cataloghi, che quindi danno una chiave di lettura della mostra stessa, è quella di mettere a tema "le conseguenze" (*die Folgen*) della rivoluzione d'ottobre, quindi di soffermarsi sugli anni della guerra civile, dove, ov-

1. I volumi dei cataloghi sono tre, io mi riferisco al volume *Russland und die Folgen. Essays*, Deutsches Historisches Museum u. Schweizerisches Nationalmuseum, Sandstein Verlag, Dresden 2017.

viamente, vengono messe in luce tutte le atrocità e gli orrori che ogni guerra, specie ogni guerra civile, porta con sé. Non si parla – o se ne parla superficialmente – delle “premesse” o delle “cause” della rivoluzione, cioè della condizione del popolo russo ed in particolare della sua maggioranza proletaria prima del 1917, talché risulta incomprensibile la ragione per la quale masse di donne e uomini seguirono i bolscevichi e combatterono contro le truppe dello Zar. Quindi si può tranquillamente sostenere che non ci fu rivoluzione ma solo un putsch guidato da un gruppo di estremisti assetati di potere e di sangue. Quando ho letto questi testi ero scandalizzato e indignato, tanto che volevo scrivere una lettera di protesta alla direzione del Museo. Ma poi qualcuno mi ha informato che la mostra era stata fortemente criticata da una parte della stampa berlinese per la sua eccessiva indulgenza verso il bolscevismo. Incredulo, sono andato a vedere e infatti ho trovato, per esempio, sulla “Berliner Zeitung” del 19 ottobre 2017 un articolo di Arno Widmann che accusava il Museo di aver affrontato l’argomento *unkritisch*. Dopo aver citato il diario di una poetessa russa, moglie del filosofo Mereschkovski, che definiva la Russia dopo la rivoluzione “un normale cimitero”, l’articolista s’indignava perché gli organizzatori della mostra non solo non avevano anche loro usato questa “impostazione” ma si erano dimenticati che il “normale cimitero” era diventato “una collezione di decine di migliaia di fosse comuni”. In pratica questo giornalista trasferiva sulla rivoluzione russa l’orrore dei campi di sterminio nazisti². A questo punto ho rinunciato a mandare la lettera e mi sono convinto una volta di più che oggi in Germania il “revisionismo storico” e il “negazionismo” sono ormai entrati nell’opinione comune, offrendo ai movimenti neonazisti

2. Arno Widmann è un sessantottino, ha studiato filosofia a Francoforte, ha seguito i corsi di Adorno, è stato uno dei fondatori della Tageszeitung (Taz), il quotidiano che per molto tempo è stato considerato l’organo della sinistra non istituzionale, degli “alternativi”, degli ecologisti, dei sessantottini non pentiti; poi è passato ad altre testate, “Frankfurter Rundschau”, “Berliner Zeitung” come critico letterario e responsabile delle pagine culturali. Quando, nel 2003, sono usciti i “Diari” di Rudi Dutschke, ha definito il movimento del 68 “un trip collettivo chiamato rivoluzione” che, invece di modernizzare la Germania, l’ha riportata indietro. Non c’è forse razza peggiore del sessantottino pentito.

un terreno molto fertile per il loro sviluppo. Ho provato allora a cercare informazioni su come la rivoluzione d'ottobre fosse stata ricordata nella Russia di Putin. È stata ricordata con tre mostre, essenzialmente, tra cui una al Palazzo d'Inverno. Tutte e tre, secondo gli osservatori (es. secondo Andrei Zavadski, sul sito della Bundeszentrale für politische Bildung), lanciavano il messaggio "mai più rivoluzione, i russi debbono stare uniti attorno all'idea di patria". Anche Putin ha ridotto l'ottobre 1917 a un putsch di un gruppo di fanatici.

Con queste premesse e con l'idea di rivoluzione che viene condannata da Occidente a Oriente che cosa ci si poteva aspettare dalla commemorazione dell'anniversario del '68? Un giovane filosofo italiano, molto presente sui media, un certo Diego Fusaro, ha subito scritto il 23 gennaio 2018 sul giornale "Il fatto quotidiano" un articolo dal titolo "Il 1968, l'anno più sciagurato della storia recente". È uno di destra? Ma figuriamoci! Ha scritto libri su Marx e tuona contro il turbocapitalismo! Non è un negazionista, è solo un postmoderno, come l'ex sessantottino Widmann.

Qualche ricordo personale

Il '68 l'ho vissuto dentro l'università e davanti alle fabbriche. Dentro l'Università di Trento non ero un contestatore, ero un contestato, come docente – benché il mio insegnamento fosse stato improntato alla visione storica dell'operaismo italiano, benché avessi introdotto per primo gli esami di gruppo. Ma avevo un ruolo e quindi era il ruolo più che la persona che veniva contestato. Mi trovavo molto più a mio agio con gli studenti lavoratori – allora numerosissimi – che con gli studenti che inneggiavano a Che Guevara o al generale Giap. Poi ci siamo ritrovati tutti davanti alle porte della Fiat, nel giugno del 1969 e lì comincia la storia – non sempre gloriosa – di Potere Operaio e di Lotta Continua. Il '68 in Italia, com'è noto, è scoppiato mentre nelle fabbriche era già cominciata la rivolta operaia, il '68 in parte l'ha ingrandita, in parte l'ha male interpretata, in parte l'ha ignorata. Oggi come allora però il problema di fondo nel dare un giudizio sul '68 riguarda *proprio l'equivoco che la parola "rivoluzione" ha suscitato e continua a suscitare*. Non solo negli

avversari ma anche – o forse soprattutto – nei protagonisti e sostenitori. La parola “rivoluzione” è stata interpretata secondo gli stereotipi della rivoluzione francese o della rivoluzione russa, cioè un rovesciamento dell’ordine costituito attraverso un atto o una serie di atti di forza. I sessantottini oggi vengono presi in giro per il loro velleitarismo, per aver inneggiato alla rivoluzione e non averla fatta. Una rivoluzione fallita, è il giudizio generale, anzi, una rivoluzione contro il capitalismo che ha rafforzato il capitalismo stesso (questa la tesi del citato Fusaro) e a conferma di questo si portano i tanti esempi di sessantottini che sono diventati funzionari ossequienti dei padroni o opinionisti reazionari. Purtroppo è vero che allora molti gruppi politici e movimenti hanno creduto di poter fare qualcosa di simile al rovesciamento dello stato borghese. Questi non hanno “fallito”, erano semplicemente stupidi e imbecilli fin dall’inizio, non avevano né il senso della storia né quello della realtà. Purtroppo sono la parte più illuminata dalle luci della ribalta, e quindi chi critica o ridicolizza il ‘68 ha il gioco facile.

Perché nel 1968 c’è stata vera rivoluzione

A mio avviso invece il ‘68 è stato una rivoluzione ma in un senso completamente diverso e, quello che più conta, è stata parzialmente vittoriosa. Proprio per questo se ne parla ancora e imbarazza un potere che oggi sembra senza limiti. Se il ‘68 fosse stato solo l’espressine rumorosa di gruppi maoisti o neobolscevichi, di sognatori del Palazzo d’Inverno o della lunga marcia, oggi tutti lo avrebbero dimenticato e non ci sarebbe bisogno d’insultarlo, di gettargli addosso del fango, di ridicolizzarlo, di esorcizzarlo.

Il ‘68 è stato una rivoluzione vera in quanto ha affrontato la critica dei paradigmi culturali e scientifici con i quali si formano le professioni. Ha affrontato la critica dell’insegnamento a tutti i suoi livelli e dell’organizzazione scolastica, la critica della medicina, della cosiddetta scienza medica e dell’istituzione ospedaliera (non soltanto nella psichiatria), ha affrontato la critica della fisica e dell’uso capitalistico di essa, ha affrontato la critica della storiografia e dell’uso della memoria, ha affrontato la critica dell’economia non solo con la riscoperta di Marx ma anche di economisti

dimenticati, come Polány ed altri, ha sottoposto a critica radicale i principi giuridici della società capitalistica ed il ruolo della magistratura. Quindi ha prodotto degli “uomini nuovi”, degli insegnanti, dei medici, dei fisici, degli storici, degli architetti, degli urbanisti, dei giornalisti, degli avvocati, degli economisti che hanno saputo trasformare dall’interno la società capitalistica e che oggi ancora, in tutti i campi dov’è richiesta competenza professionale, dove cioè si lavora essenzialmente con il cervello, impediscono (o cercano d’impedire) un degrado totale della civiltà occidentale. Che cosa si vuole di più da un movimento di studenti universitari? Cioè da un gruppo sociale completamente privo di potere?

Il ruolo sociale dei tecnici

Io considero il ‘68 una rivoluzione parzialmente riuscita del lavoro professionale e quindi della cultura che sta dietro a quel lavoro professionale. Introducendo nuovi paradigmi in moltissime discipline ha introdotto anche una nuova etica, una nuova deontologia professionale. È falso, ingenuo, dire che l’unica rivoluzione riuscita del ‘68 è stata quella delle donne, falso sia perché l’emancipazione femminile è cominciata molto prima, sia perché il cambiamento dei paradigmi professionali è stato altrettanto “forte” e resistente ed ha coinvolto un gruppo sociale che possiede potenzialmente un potere non indifferente, cioè i tecnici. Essi possiedono innanzitutto un potere nella produzione, sono inseriti nei gangli vitali del processo manifatturiero, essi traducono in pratica, in tecnologie, le scoperte scientifiche. Non è detto per questo che essi siano “oggettivamente” dei rivoluzionari, nessuno è “oggettivamente” rivoluzionario, tanto meno la classe operaia. Però i tecnici possono contribuire in maniera determinante a far sì che un’iniziativa operaia abbia successo. In Italia questo è avvenuto durante gli anni ‘70 nelle lotte operaie per la trasformazione dell’ambiente di lavoro nocivo, contro le produzioni che provocano il cancro, contro gli spazi di fabbrica ed i processi produttivi pieni di rischi per la salute e l’integrità fisica dei lavoratori. La rivista dove meglio si è espressa questa alleanza dei tecnici con la classe operaia combattiva è

stata “Sapere” diretta da un medico, Giulio Maccacaro. La redazione era interdisciplinare, biologi, fisici, chimici, psichiatri, neurologi, sociologi, economisti, storici, politologi, magistrati, avvocati, costruivano i numeri della rivista assieme ad operai e tecnici di fabbrica. La rivoluzione delle professioni del ‘68 si era incontrata con la rivolta operaia dell’autunno caldo. Maccacaro, docente all’Università di Milano, morì d’infarto durante una riunione di redazione. Prese le redini della rivista Giovanni Cesareo, che non era né un tecnico né uno scienziato ma un giornalista e scrittore. Era stato a lungo nella cronaca de “L’Unità”, l’organo del Partito Comunista, aveva fatto il critico televisivo e cinematografico, amico di celebri attori, come Marcello Mastroianni, ma poi finì per dedicarsi completamente ai problemi della comunicazione e dell’informazione che gli garantirono un prestigio internazionale. Quando scrivemmo insieme, Cesareo, Massimo Pinchera ed io, l’editoriale contro la scelta delle tecnologie nucleari, la rivista vendette decine di migliaia di copie. “Sapere” è stata una delle riviste fondative dell’ambientalismo italiano. Anche i movimenti ecologisti di oggi non sarebbero esistiti senza il ‘68 e in Italia senza il ‘68 operaio e l’autunno caldo. Purtroppo negli anni ‘80 e ‘90 i Verdi, come gruppo politico, e molti altri gruppi ecologisti si sarebbero dimenticati delle loro radici.

L’importanza del ruolo dei tecnici nel processo produttivo era stata riconosciuta da diversi autori³. Sulle riviste dell’operaismo italiano, come “Classe Operaia” (1964-1966), erano apparsi dei saggi sui tecnici che mettevano in luce le trasformazioni della loro condizione, spesso erano sottoposti a forme di sfruttamento pesanti tanto quanto quelle tipiche della condizione operaia. Nel settore della nascente informatica e dei calcolatori elettronici, per esempio, queste forme di sfruttamento si combinavano con le tecnologie più avanzate. Gli studenti delle facoltà scientifiche, gli studenti dei Politecnici, furono molto attirati e

3. Il problema era stato posto da Serge Mallet nel 1963 con il suo saggio *La nouvelle classe ouvrière*; nel movimento post ‘68 in Italia due saggi ebbero larga diffusione presso gli studenti: Angelo Dina, *Condizione del tecnico e condizione operaia nella fabbrica: dall’oggettività alla scelta politica*, “Classe”, n. 1, giugno 1969; Sergio Bologna, Francesco Cifaloni, *I tecnici come produttori e come prodotto*, “Quaderni Piacentini”, n. 38, luglio 1969.

interessati da queste analisi dell'operaismo italiano, che avevano altrettanto il merito di collegare strettamente la critica dell'insegnamento universitario con la critica dello sfruttamento in fabbrica. Studenti ed operai potevano quindi incontrarsi non su basi ideologiche ma sui rispettivi ruoli all'interno del processo produttivo. La mia, seppur breve, esperienza all'Olivetti, dove mi ero occupato proprio di comunicazione sui primi *main frame* prodotti in Italia e dove avevo potuto visitare molte fabbriche, oltre a quelle della Olivetti stessa, fabbriche tessili, siderurgiche, d'automobili, in qualità di funzionario aziendale, quindi tecnico io stesso, mi aveva fatto entrare in contatto con un mondo di laureati in ingegneria, in fisica, in matematica, diventati lavoratori salariati, in piena trasformazione. Mi ero accorto che il loro modo di ragionare da tecnici di progettazione, di produzione, di manutenzione, era molto diverso da quello degli impiegati, generalmente adibiti a funzioni amministrative e di controllo. I "nuovi" tecnici avevano un comportamento verso l'azienda che aveva qualcosa in comune con il comportamento operaio. Poiché molti studenti dei Politecnici e delle facoltà scientifiche sarebbero stati i futuri nuovi tecnici, è stato più facile nel '68 per i gruppi che si richiamavano all'operaismo dialogare con loro. Per la stessa ragione è stato più facile dialogare con gli studenti lavoratori, che spesso erano tecnici già operanti in azienda che avevano un diploma di scuola professionale e volevano avere una laurea (un esempio che ebbe una lunga storia all'interno dei movimenti degli anni '70 fu quello dei tecnici dell'industria petrolifera di Stato di San Donato Milanese, molti dei quali si erano iscritti alla Facoltà di Sociologia di Trento e frequentavano anche i miei corsi).

Il superamento dell'operaismo

Invece ho acquisito la consapevolezza che il '68 è stato una rivoluzione delle professioni solo negli Anni '90, quando ho cominciato a ragionare sul lavoro autonomo con un approccio che non aveva più nulla in comune con l'operaismo. L'analisi sui "nuovi" tecnici alla fine degli anni '60 aveva lo sguardo limitato al lavoro salariato, i tecnici – si diceva –

avevano subito un processo di “proletarizzazione”. Avevamo completamente lasciato fuori dal nostro sguardo l’esistenza del lavoro indipendente, la nostra analisi seguiva schematicamente il paradigma della società fordista. C’interessava solo la classe operaia, il proletariato, non riuscivamo a far entrare nel nostro ragionamento le trasformazioni - e la crisi - della borghesia. Nemmeno quando collaboravo assieme a tanti professionisti nella redazione di “Sapere” ero riuscito a liberarmi dal paradigma fordista, di cui il paradigma operaista è l’immagine rovesciata. Soltanto con le trasformazioni del lavoro degli anni ‘80 e ‘90, soltanto con il postfordismo, è stato possibile liberarsi da quella che era diventata una prigionia intellettuale. È ben vero che alcuni sindacalisti illuminati e le stesse riviste che avevano una forte componente operaista nella redazione, come “Primo Maggio” o “Quaderni del Territorio”, sin dalla metà degli anni 70 avevano colto gli inizi della graduale precarizzazione del lavoro, non immaginando forse a che limiti estremi sarebbe arrivata al giorno d’oggi. Ma era sempre un ragionamento confinato dentro le mura del lavoro *salariato*. I precari erano considerati sempre dei salariati con minori diritti, con minore stabilità lavorativa, con minori tutele del welfare (pensione, malattia, ferie...). Era una visione del precariato priva di complessità, schematica, semplicistica, molto condizionata dalla tematica della proletarizzazione e quindi, politicamente e sindacalmente, sterile. Grandi sindacalisti come Bruno Trentin, come Sergio Garavini⁴, avevano colto con lungimiranza e lucidità il problema della precarizzazione ma non avevano saputo individuare una strategia di risposta, di difesa. E tantomeno i gruppi ex operaisti. Belle analisi e basta.

La ripresa del lavoro teorico negli anni ‘90

Agli inizi degli anni ‘90 abbiamo ricominciato a ragionare sulla precarizzazione del lavoro. Molti di noi erano rimasti inattivi negli anni ‘80,

4. Un esempio di grande interesse sono gli interventi dei due sindacalisti al convegno di Albinea nell’inverno 1976, AA.VV. *PCI, classe operaia e movimento studentesco*, Guaraldi editore, marzo 1977.

frastornati e schiacciati dalla riscossa capitalistica dopo l'autunno 1980 alla Fiat; molti erano stati chiusi in carcere, molti erano emigrati, in parte erano rientrati in parte sarebbero rimasti all'estero per sempre. Nuove generazioni di giovani, spesso cresciuti nei "centri sociali" cominciavano a organizzare metodi di sopravvivenza e di resistenza e chiedevano strumenti analitici per affrontare la realtà. Gli ex operaisti erano tra i pochi in grado di dare un contributo in questa direzione. La libreria Calusca di Milano, che aveva organizzato e distribuito "Primo Maggio", era diventata un punto di riferimento nel deserto degli anni '80, nuove correnti giovanili, come i cyberpunk, sapevano mettere in relazione la precarizzazione del lavoro con le nuove tecnologie informatiche e digitali. Alcuni intellettuali importanti degli anni '60, come Franco Fortini, Piergiorgio Bellocchio, Edoarda Masi, Michele Ranchetti⁵, furono disponibili a rimettersi in gioco e così, dalla fusione di tutte queste forze, nacque un processo di pensiero che, tra gli altri risultati, mise a fuoco per la prima volta le problematiche del lavoro professionale indipendente, così simile ma anche così diverso dal lavoro precario salariato o dalle tante forme ibride di lavoro pseudo-indipendente. Ripercorrendo a ritroso la formazione di questo ceto di lavoratori indipendenti, ci siamo trovati di fronte il problema della storia e dell'evoluzione delle professioni, una storia che è fondamentale per capire la natura della borghesia. *In questo modo ci è parso di capire che il '68 era stato un momento importante di questa storia, trascurato e incompreso.* Per affrontare con

5. Franco Fortini (1917-1994), poeta, scrittore, critico letterario, traduttore, docente universitario, consulente aziendale, è stato uno dei promotori dei "Quaderni Piacentini", ha collaborato ai "Quaderni Rossi" ed è stato uno degli intellettuali italiani più vicini ai movimenti di contestazione, Piergiorgio Bellocchio, nato nel 1931, vive a Piacenza, scrittore e saggista, è stato il fondatore ed animatore dei "Quaderni Piacentini", Michele Ranchetti (1925-2008) storico, teologo, poeta, artista, musicista, ha insegnato storia della chiesa all'Università di Firenze, ha fondato importanti riviste culturali, è stato consulente aziendale ed editoriale, con ruoli importanti nelle case editrici Feltrinelli e Bollati-Boringhieri, Edoarda Masi (1927-2011) bibliotecaria, saggista, traduttrice, è stata una delle maggiori sinologhe italiane, collaboratrice assidua di "Quaderni Piacentini". Nel 1991 con queste persone abbiamo fondato, insieme a molti ex redattori di "Primo maggio" e a Giovanni Cesareo, la rivista "Altreragioni" dove sono usciti i primi saggi sul lavoro indipendente.

il giusto approccio questa problematica dovevamo però liberarci dal paradigma operaista e combattere tutta una serie di pesanti pregiudizi che la Sinistra ed il sindacato si portavano dietro nei confronti del lavoro autonomo. Molti di noi, tra l'altro, a causa dell'emarginazione subita dal mercato del lavoro per la loro attività politica o licenziati dal luogo di lavoro, erano diventati dei freelance per necessità di sopravvivenza. Da questo processo di pensiero sarebbero scaturite le organizzazioni di rappresentanza e di mutualismo oggi esistenti sul piano internazionale⁶ e sarebbe emersa anche una comprensione diversa del '68.

Il 1968 e il paradigma comunista

Non dobbiamo mai dimenticare che con il '68 è cominciata la crisi dei regimi socialisti, non si è trattato soltanto di una critica dello stalinismo, è stato un vero e proprio attacco che in parte ha demolito lo schema comunista, l'etica dell'obbedienza a un gruppo dirigente, ha contrapposto la democrazia diretta al principio gerarchico. Ha dato valore ai contenuti invece che alle forme della governance. Che progresso è se una fabbrica viene gestita da un soviet ma rimane una fabbrica in cui si lavora a cottimo con ritmi ossessivi e si muore per i fumi tossici o ci si ammala di cancro? Tra i tanti paradigmi culturali che il '68 ha mandato in pezzi è proprio il paradigma comunista, è stato quindi una rivolta non solo contro lo stalinismo ma contro uno specifico schema di pensiero su cui si reggevano i paesi del cosiddetto "socialismo realizzato". Qui sta la grandezza ed il valore simbolico di certi personaggi, Rudi Dutschke è uno di questi. Era una speranza dell'atletica leggera della DDR, nel pentathlon. È stato grande come oratore, i suoi interventi non hanno mai fatto appello alla demagogia o ai luoghi comuni ed è stato grande come uomo, nel modo in cui ha affrontato e superato le terribili conseguenze dell'at-

6. Mi riferisco in particolare a ACTA, l'Associazione dei freelance in Italia, *sister organization* della Freelancers Union degli Stati Uniti e a SMart, Société Mutuelle pour Artistes di Bruxelles, presente in nove paesi europei. Sul movimento dei freelance rimando alla raccolta di miei scritti: Sergio Bologna, *The Rise of European Self-employed Workforce*, Mimesis International, Milano 2017 (disponibile anche come e-book).

tentato subito a Berlino, un attentato che ha colpito volutamente il suo cervello (il suo attentatore si sarebbe poi suicidato in cella). È riuscito ad essere presente alle assemblee costitutive dei Grünen ed è morto dimenticato ma rimane una delle figure più belle del Novecento tedesco. Anche questo conta, quando un movimento riesce ad esprimere figure come Dutschke ed altri, con quel profilo intellettuale e morale, è un movimento comunque vincente⁷.

Il ceto accademico non sa ascoltare

Per questo si rimane stupefatti e irritati pensando alla reazione che hanno avuto grandi intellettuali come Habermas di fronte alla rivolta studentesca, definendola *linker Faschismus*, fascismo di sinistra. Ma episodi come questo dimostrano quanto radicata era nel ceto accademico, nell'élite accademica, l'idea di autorità e quanto fragile fosse quell'élite quando, invece di avere davanti una serie di teste silenziose curve sugli appunti, si trovava davanti quelle stesse teste che ponevano delle domande e interrompevano i loro discorsi. Una fragilità umana che denota però una fragilità intellettuale. Anche in questo il '68 ha compiuto un'opera salutare. Ricordo che gli studenti erano rimasti prima di tutto sorpresi dinanzi alla violenza con cui i media ed i governanti si erano subito scatenati contro di loro, chiedendo a gran voce l'intervento della polizia. Non se l'aspettavano, erano convinti di fare un'azione che avrebbe sollevato consensi, si aspettavano di essere ringraziati. E quindi la delusione subita ha moltiplicato la rabbia successiva con la quale hanno reagito violentemente (e giustamente) agli attacchi delle forze dell'ordine. Di fronte alla violenza della polizia e dei corpi speciali, la componente maggioritaria del ceto accademico ha deciso di stare alle spalle dei poliziotti, di farsi proteggere.

Un'altra grande figura di intellettuale che ha avuto un rapporto contraddittorio con il '68 è stata Hannah Arendt, ma il suo punto di riferimento

7. Rudi Dutschke, *Jeder hat sein Leben ganz zu leben. Die Tagebücher 1963 – 1979*, Diari editi da Gretchen Dutschke, Kiepenheuer&Witsch, Colonia 2003.

era il '68 negli USA, che ha avuto caratteristiche specifiche tali da essere in parte incomparabili con l'esperienza del '68 europeo (si pensi al movimento degli afroamericani)⁸. Ciononostante ancora una volta, nel caso di Arendt come in quello di Habermas o di altri grandi intellettuali, ciò che sorprende amaramente è la mancanza di "curiosità" per quello che stava succedendo, lo scarso interesse per capire, per ascoltare, prima di giudicare. Come se far scattare le loro categorie di pensiero con le quali formulavano un giudizio fosse un riflesso condizionato. Si ha come l'impressione che queste categorie, considerate solidissime, venissero abbattute con la violenza di un manganello sulla testa delle categorie ancora in via di formazione del movimento del '68, che stava cercando la propria strada. Si guardi su Youtube il momento in cui Habermas lancia la sua accusa di *linker Faschismus* all'assemblea degli studenti di Berlino (<https://www.youtube.com/watch?v=zf7xoAnp978>) e dice qualcosa come "stavo andando a casa ma ho ritenuto di tornare indietro per dire al signor Dutschke che la sua ideologia volontarista nel 1848 sarebbe stata definita socialismo utopico ma nelle circostanze di oggi bisogna chiamarla «fascismo di sinistra»" – e se ne va tra applausi (molti) e fischi (pochi). Alcuni minuti dopo lo stesso video fa vedere la bicicletta di Dutschke rovesciata sul marciapiede, accanto alle sue scarpe, dopo che Baumann gli ha sparato alla testa. L'impressionante accelerazione che subì il '68 tedesco, passando in pochissimi mesi dalla gioia alla tragedia, rappresenta secondo me simbolicamente la grandezza del '68 e la rapidità crudele con cui sono state bruciate le sue speranze, le sue utopie.

In Italia il '68 non ebbe la stessa tragica grandezza ma scavò nel profondo, come la vecchia talpa di Marx. Per scavare ci vuole tempo e questo tempo glielo diede la lotta operaia, con la sua tenace continuità, attirando su di sé l'avversione che le classi dirigenti italiane non avevano avuto coraggio di dimostrare – al contrario di quelle tedesche – verso il

8. In Italia una delle iniziative più serie per riflettere sul '68 è stata presa dalla Fondazione Micheletti di Brescia che ha organizzato un ciclo di 26 lezioni su "Figure e interpreti del Sessantotto, cinquant'anni dopo"; tutte le lezioni si possono ascoltare su youtube (<http://www.fondazionemicheletti.eu/sessantotto/>).

68 studentesco. All'inizio la reazione dei partiti italiani fu "soffice" ed anche i media non scatenarono quella campagna di odio che i loro colleghi tedeschi non ebbero vergogna di scatenare. Ma in seguito la reazione del potere in Italia, proprio perché la lotta operaia non era un fuoco passeggero ma un incendio che si allargava a vista d'occhio, fu spaventosa e molto più devastante di quella tedesca. Nel dicembre 1969 la bomba di piazza Fontana a Milano apriva una serie di attentati mai chiariti del tutto nella loro dinamica politica e di responsabilità. Questa serie raggiunse il suo apice nella strage alla stazione ferroviaria di Bologna (agosto 1980): 85 morti e 200 feriti.

La tristezza dell'oggi

Mentre in Francia e in Germania il '68 fu una vampata violentissima che presto si spense, in Italia fu un evento che s'innestò su una rabbia operaia già in ebollizione ed ebbe tempo di dispiegarsi, elaborando proprie categorie di critica alle discipline, grazie alla lotta operaia. Com'è stato possibile che questa ricchezza rivoluzionaria si sia andata disperdendo nei decenni successivi fino ad arrivare allo stato miserabile, dal punto di vista culturale, politico, economico, in cui versa l'Italia di oggi? Non è la prima volta che accade in Europa, purtroppo, la Germania tra le due guerre, in modo più accelerato e drammatico, ha subito la stessa e(in)voluzione.

5. La memoria falsificata dell’“autunno caldo”

Una semplice, nuda e cruda, cronistoria degli avvenimenti dal 1967 al 1970 ci dice che nelle fabbriche italiane si era diffuso un movimento di ribellione che non aveva solo caratteristiche di protesta o di rivendicazione sindacale, ma di vera e propria scoperta di un modo nuovo di concepire il lavoro e i rapporti di subordinazione all’interno dei luoghi di lavoro. La cronistoria ci dice che questo movimento è stato alimentato in parte dai nuovi orientamenti che si erano affermati nel mondo cattolico e nel sindacalismo cattolico da un lato e dal variegato universo di gruppi e tendenze presenti nella base comunista e socialista dall’altro, insofferenti del prudente moderatismo del PCI e del ruolo subordinato che rispetto al partito svolgeva la CGIL. La cronistoria ci dice che questa ondata di ribellione e scoperta di un nuovo modo di concepire il lavoro ed il rapporto di subordinazione salariato a) ebbe un forte impulso dagli avvenimenti del maggio francese del 68, b) diede luogo alla formazione di organismi decisionali di base (i comitati di base, Pirelli ed altri), c) crebbe d’intensità coinvolgendo la Fiat, che fu scossa da un’ondata di scioperi selvaggi tra il maggio e l’agosto del 1969, d) per esplodere in quello che è conosciuto come “autunno caldo” (settembre-dicembre 1969), dove più di quattro milioni di lavoratori dell’industria entrarono in lotta per i rinnovi contrattuali, e che e) ha sedimentato sul piano legislativo quella carta dei diritti dei lavoratori che va sotto il nome di “Statuto dei lavoratori”, promulgata il 20 maggio 1970. Una legge che nella denominazione stessa si proponeva di tutelare “la dignità” del lavoratore come persona umana prima ancora che come subordinato, perché le condizioni in cui erano tenuti milioni di operaie ed operai fino a quel momento erano “indegne” di un paese civile.

Questa la pura e semplice cronistoria.

Non lo so? Cerco su Wikipedia

Cosa ne sanno le nuove generazioni? Cosa ne sa il quindicenne al quale hanno regalato un I Phone, un Huawei, uno di quegli straordinari ag-

geggi che oggi possono creare dipendenza ma mediante i quali un giovane può attingere informazioni anche per strada, entrando in Internet e interrogando un motore di ricerca qualsiasi? E se vuol sapere qualcosa cosa clicca? Wikipedia in genere.

Bene, andiamo a leggere cosa scrive Wikipedia, edizione italiana, alla voce “autunno caldo”.

“L’autunno caldo è un periodo della storia d’Italia segnato da lotte sindacali operaie che si sviluppa a partire dall’autunno del 1969 in Italia, ritenuto il preludio del periodo storico conosciuto come anni di piombo.”

Il nostro giovane, se è curioso andrà subito a cliccare su “anni di piombo” e, ammesso che la sua ricerca finisca lì, gli resterà impresso nella memoria che l’autunno caldo e il terrorismo sono due termini strettamente correlati e che gli scioperi sindacali per dei rinnovi contrattuali hanno preparato gli attentati terroristici. Ovviamente nel testo della voce “autunno caldo” nessun riferimento viene fatto al primo importante atto terroristico, che avvenne proprio in quel periodo: la strage di piazza Fontana.

È singolare che nell’edizione inglese di Wikipedia, invece, alla voce “hot autumn” si legga:

The **Hot Autumn** (Italian: *Autunno caldo*) of 1969–70 is a term used for a series of large strikes in factories and industrial centers of northern Italy, in which workers demanded better pay and better conditions. In 1969 and 1970 there were over 440 /million/ hours of strikes in the region. The decrease in the flow of labour migration from southern Italy had resulted in nearly full employment levels in the northern part of the country, meaning that the workforce there now had the leverage to start flexing its muscles.

Nell’edizione inglese nessuna correlazione viene istituita tra “autunno caldo” e terrorismo. Perciò continuiamo la lettura dell’edizione italiana perché ci aspettano altre sorprese:

i CUB esigevano salari uguali per tutti gli operai in base al principio che «tutti gli stomaci sono uguali», senza differenze di merito e di compenso, concependo

il profitto come una truffa, la produttività un servaggio e l'efficienza un complotto, sostenendo invece che la negligenza diventava un merito e il sabotaggio era un giusto colpo inferto alla logica capitalistica.

E ancora:

L'autunno caldo provocò, o concorse a provocare, la fuga dei *capitali*, l'impenata dell'*inflazione*, e più in generale un decennio di *recessione*.

Ma la vera perla è la frase seguente:

Lo Statuto dei lavoratori fu approvato dal Parlamento il 20 maggio 1970 e al testo inviato alle Camere, che portava la firma del Ministro del Lavoro Giacomo Brodolini, diede la sua impronta il professor Gino Giugni. Gli emendamenti parlamentari furono in gran parte peggiorativi, perché nel merito offrirono il modo di penalizzare i buoni lavoratori, a vantaggio dei cattivi: inoltre rimasero nel documento le norme che proteggevano i diritti dei dipendenti, cancellando il passaggio secondo cui quei diritti dovevano essere esercitati «nel rispetto dell'altrui libertà e in forme che non rechino intralcio allo svolgimento delle attività aziendali». Il divieto posto ai datori di lavoro di svolgere direttamente accertamenti sui dipendenti e sugli operai favorì l'ingresso in fabbrica ai più noti e recidivi eversori.

Che lo Statuto dei Lavoratori, una delle leggi che riportavano in Italia dei valori di civiltà ampiamente sconosciuti dal padronato, possa essere definito come un salvacondotto per far entrare in fabbrica i terroristi (che naturalmente non possono che essere, nella fattispecie, "rossi") richiede una fervida immaginazione che va riconosciuta all'ignoto estensore della voce. Quello che è scandaloso, a mio parere, non è il fatto che qualcuno abbia scritto in quei termini *ma che nessuno abbia corretto quella versione*, pur essendo possibile farlo, secondo le regole di Wikipedia. E quindi, 50 anni dopo quegli avvenimenti che hanno segnato la storia d'Italia, i giovani di oggi possono ancora essere nutriti e contaminati con quelle falsità. Possono continuare a credere che scioperi e terrorismo sono parenti, possono continuare a credere che gli operai degli anni '70 non avevano voglia di lavorare, possono continuare a credere che il Parlamento votava leggi che favorivano l'ingresso in fabbrica di

pessimi soggetti e allontanavano dal lavoro gli operai volenterosi. Naturalmente queste fandonie vengono riservate al lettore italiano, non ci si azzarda a raccontarle ad un lettore che parla e legge l'inglese.

Riflettere sul passato vissuto

Ho cominciato a riflettere sull'organizzazione di fabbrica ed a seguire la conflittualità operaia nella sede migliore per farlo, all'interno del gruppo dei "Quaderni Rossi" nel 1961 e non ho smesso di seguire questo percorso per i decenni successivi, anche se con intensità e campi d'azione molto diversi. Ma l'autunno caldo, quello che lo ha preceduto nel 67/68 e quello che lo ha seguito, in termini di clima sociale ma anche in termini di partecipazione diretta alle lotte davanti alle porte di tante fabbriche e in tanti cortei, scrivendo decine di volantini ed articoli, posso dire di averlo vissuto fino in fondo. Perciò, quando mi è stato proposto nel 2015/16 di scrivere un breve saggio sulle lotte operaie degli anni '70, ho accettato con entusiasmo anche se non frequentavo il lavoro storiografico perlomeno da vent'anni¹. Qui vorrei semplicemente dire quali sono stati i fatti ed i contesti che, nel rileggere quegli avvenimenti, mi erano sfuggiti nel momento in cui li avevo vissuti o, se ne avevo preso atto, non ne avevo colto appieno la valenza e l'importanza. Mentre altri mi erano apparsi subito nella loro dimensione rilevante anche se sembravano essere sfuggiti ai più. A questo secondo gruppo appartengono certamente gli episodi di lotta operaia che si sono susseguiti con intensità crescente dal 1967 in poi, dopo la deludente conclusione dei rinnovi contrattuali del 1966. Ricordo benissimo come il variegato mondo dei gruppi e dei movimenti, come la base dei partiti di sinistra, come la stessa opinione pubblica borghese fossero completamente assorbiti dagli avvenimenti nel Vietnam e in America Latina, mentre noi tenevamo ostinatamente lo sguardo fisso sulle fabbriche, che sembravano volersi riscattare dalla

¹ Sergio Bologna, "Il 'lungo autunno'. Le lotte operaie degli anni '70", nel volume *L'approdo mancato* a cura di Franco Amatori, Annali della Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, 2017, pp. 111-136 (qui inserito come testo n°7).

sconfitta del 1966. Sono in lotta nel '67 e nei primi mesi del '68 Fiat, Olivetti, Innocenti, Falck, Italsider, Dalmine, Zoppas, Indesit, Petrochimico di Marghera e molte altre. Che qualcosa di grosso dovesse succedere era nell'aria. Questa ostinata insistenza sulla centralità della lotta operaia fu mantenuta anche quando scoppiarono le rivolte universitarie. Non avevamo colto, per converso, l'importanza della svolta che stava avvenendo nel mondo cattolico, un'importanza che a cinquant'anni di distanza mi sembra confermata in pieno e che nasceva da un ragionamento molto diverso da quello che rendeva dinamico il fronte marxista perché partiva non tanto dal rapporto salariato bensì dalla considerazione della dignità umana continuamente offesa nelle fabbriche italiane (si pensi agli abusi sessuali, si pensi ai controlli sui bisogni fisiologici, si pensi alla completa noncuranza dei problemi dell'ambiente e della nocività). Da questo punto di vista andrebbe riletta con maggiore attenzione la partecipazione delle donne a quel ciclo di lotte perché, se per alcune – a seconda dei territori e dei settori – il '67/'68 ha rappresentato il momento di rottura con la subalternità, per altre è stato un periodo in cui hanno messo a frutto le esperienze maturate nel 1960. Si pensi al protagonismo delle donne alla Siemens di Milano o alla Face Standard o alla Borletti nel corso del grande sciopero degli elettromeccanici del 1960. La svolta del sindacalismo cattolico, imposta in buona parte dalla FIM milanese, ebbe proprio un effetto analogo a quello di una diga che si rompe. E di questo va dato atto a Pierre Carniti, di recente scomparso. Senza l'ondata che travolse allora regioni cattoliche come il Veneto, la Brianza, il bresciano, regioni a forte industrializzazione, anche recente, l'autunno caldo non ci sarebbe mai stato o almeno non con quella dimensione e con quella potenza. Molto minore influenza ebbe invece questa svolta nei territori industriali del Piemonte, dell'Emilia Romagna o nel genovese, dove la tradizione marxista e comunista aveva sedimentato straordinari livelli di maturità politica dei quadri operai.

Il ruolo del Partito Comunista Italiano

Molto più complessi e contraddittori sono i ragionamenti che si è portati a fare rileggendo oggi il rapporto tra PCI e movimenti di quel tempo, in particolare dentro le fabbriche. Innanzitutto non ci si può liberare dall'impulso di leggere quella storia come l'inizio del processo d'involuzione che avrebbe portato alla squallida fine che hanno fatto oggi i partiti di sinistra ed in particolare il PCI. Se noi applichiamo alla lettera la regola che avevamo scritto nella nostra definizione di "storia militante" e cioè che è il presente a porre le giuste domande allo storico, non possiamo negare che oggi la *débâcle* della sinistra è tale che si viene portati spontaneamente a leggere tutta la sua storia degli ultimi cinquanta anni come storia di un progressivo degrado, con il rischio di sottovalutare il contributo che milioni di donne e di uomini dei partiti e dei sindacati di sinistra hanno dato in questo periodo per rendere l'Italia migliore. Ma, a prescindere da questo stato d'animo odierno, la semplice lettura dei documenti sembra chiaramente indicare che, mentre i quadri di fabbrica e i sindacalisti guardavano con gioia e speranza il risveglio in atto nella società civile e nella classe operaia, l'apparato del partito era attraversato da un sentimento ambiguo di attesa fiduciosa e di preoccupazione. In fin dei conti era la prima volta dal dopoguerra che la società e la classe operaia sembravano aver trovato modo di mobilitarsi completamente al di fuori dalle sollecitazioni e da un disegno strategico del partito. L'incubo di qualcosa "che sfugge di mano", sensazione che diverrà acutissima e in crescendo negli anni '70 all'interno della dirigenza di partito, comincia ad affiorare quasi subito. E come poteva non essere, se si era già manifestata durante la lotta degli elettromeccanici del 1960 o durante gli scioperi Fiat e Lancia del 1962? Già allora si era guardato con sospetto all'insorgenza operaia, nel caso di Torino in maniera più esplicita perché ormai la critica al revisionismo di matrice maoista e quella neomarxista delle correnti operaiste incontravano il favore di gruppi di base del partito e di qualche dirigente. A mio avviso la divaricazione tra movimenti di lotta in fabbrica e cultura e linea del PCI prima e dopo l'"autunno caldo" si fa netta in riferimento a due elementi: il passaggio

di ruolo della rappresentanza sindacale in fabbrica dalle Commissioni Interne al consiglio dei delegati e la rivendicazione degli aumenti uguali per tutti. Intervistati oggi, alcuni dirigenti del PCI di allora non hanno dubbi nel considerare gli aumenti uguali per tutti un vero disastro, una vera e propria degenerazione della cultura sindacale. Inutilmente si fa a loro notare che quella rivendicazione tendeva in primo luogo a neutralizzare la discrezionalità dei capi nell'assegnare punizioni o aumenti di merito. Niente da fare, vi diranno che queste sono chiacchiere e che la natura della rivendicazione era demagogico-populista.

Il problema dell'esautoramento delle Commissioni Interne era un problema reale, innanzitutto c'era un certo rischio nel sostituire quadri di grande esperienza e di grande fedeltà al partito, riconosciuti dalle direzioni delle aziende, con giovani neoassunti tanto combattivi quando inesperti. Inoltre s'inseriva in questa transizione un atteggiamento del padronato che ancora nel 1972, per dichiarazioni esplicite di Confindustria, non riconosceva i delegati come soggetto negoziale. L'Italia, mentre si attuavano le procedure dell'unificazione dei tre sindacati metalmeccanici, era ancora divisa tra fabbriche dove il consiglio dei delegati era riconosciuto e fabbriche dove non aveva ancora un locale dove riunirsi e sulle ore dei distacchi le direzioni trascinavano le cose per le lunghe. Mentre si attuavano le procedure per costituire la FLM, all'interno del PCI si era già deciso di ostacolare l'unità sindacale. Eppure la dirigenza comunista aveva aderito con entusiasmo misto a sorpresa quando alla metà degli anni 60 all'interno della CISL si erano cominciate a farsi sentire le voci dei rinnovatori della FIM. Sembrava finire la stagione maledetta degli accordi separati, i quadri comunisti andavano volentieri nelle parrocchie a fare riunioni assieme ai sindacalisti cattolici che ancora avevano timore di farsi vedere nelle sezioni del PCI. C'era, prima ancora del '68, l'idea di agganciare la DC attraverso la CISL, Gianni Cervetti, dirigente di rilievo del PCI milanese, intervistato oggi sottolinea con enfasi i buoni rapporti, quasi consociativi, tra PCI e DC nel Comune di Milano subito dopo piazza Fontana e continuati per lungo tempo. Ma c'era anche nella CGIL una sincera spinta ad approfondire l'unità sindacale, a perseguirla con lealtà, anzi a farsene carico, a perse-

guirra contro le resistenze della UIL, a indicarla come strada maestra. Allora come si spiega che, poco dopo, secondo il racconto di Carniti, nell'intervista rilasciata l'anno scorso a Paolo Feltrin, Trentin un giorno si autoinvita a cena, arriva con due bottiglie di vino e gli dice: "Pierre, se tu vuoi che io venga con te in un sindacato unitario io ci vengo, ma ci vengo solo io, non la FIOM". Come si spiega questo voltafaccia nel giro di un anno? E com'è possibile che, pur sapendo questo, la FLM si è costituita lo stesso? La mia opinione è che l'unità sindacale è stata un orizzonte positivo finché si trattava di superare la fase degli accordi separati e di affrontare la Confindustria con una forza d'urto mai conosciuta prima, è stata un orizzonte positivo finché si è pensato di controllare meglio in tal modo le spinte dell'autonomia di classe ma è diventata un rischio o almeno così è stata percepita quando si è cominciato a parlare di unità organica e di fusione, scavalcando completamente le posizioni favorevoli all'unità d'azione ma contrarie all'unità organica. Infine, si è constatato – la prova più lampante alla Fiat durante il contratto del 1973 – che l'unità sindacale non garantiva il controllo delle spinte dell'autonomia di classe né il riassorbimento delle correnti che seguivano le indicazioni dei gruppi extraparlamentari. Debole, invece, e limitata ad alcune personalità, come Rinaldo Scheda, la resistenza all'incompatibilità tra cariche politiche e cariche sindacali.

La religione delle compatibilità contro l'“uomo nuovo”

Ma io credo che aver ostacolato e poi di fatto impedito l'unità sindacale organica è solo una componente e forse non la più rilevante della divaricazione tra gruppo dirigente del PCI e movimenti di classe. La vera “svolta”, il vero inizio di quel percorso, che ha finito per condurre gli eredi del PCI su posizioni neoliberali oggi, avviene nel momento in cui la direzione del partito si fa convincere dalla teoria delle compatibilità e dalla teoria dei vincoli monetari, comincia cioè ad accettare l'idea di un Ordine Superiore – il vincolo monetario – contro il quale è inutile battersi e rispetto al quale la teoria del salario come “variabile indipendente” assume il ruolo della peggiore delle eresie. È l'opera culturale

dell'accoppiata Carli-Scalfari, come ho cercato di sottolineare nel mio saggio, a portare il gruppo dirigente del PCI ad accettare il nuovo Vangelo e quindi a quel punto a farsi parte attiva nel costringere la CGIL a sposare la nuova dottrina. Qui inizia la fine della “diversità” del PCI nel quadro politico e culturale italiano, qui il PCI si schiera a pieno titolo con il fronte padronale, con il fronte conservatore e immobilista. Qui inizia la vera carriera politica di Giorgio Napolitano. Il Partito Comunista, il protagonista della Resistenza, l'unica forza politica che aveva creduto e promesso un cambiamento sociale, una modificazione dei rapporti di forza tra le classi, si allineava sulle posizioni della classe dirigente e padronale. Ma non di una classe dirigente e padronale qualsiasi, bensì di una classe dirigente e padronale *che non aveva mai voluto ammettere ed accettare che l'intelligenza operaia potesse contribuire a rendere più efficiente, competitivo e dinamico il sistema, oltre che più umano*. È impressionante constatare sulla base di fatti, comportamenti e dichiarazioni, quanto lontana fosse dalla testa dei padroni e dei loro manager l'idea che c'era stato un processo di emancipazione di dimensioni epocali presso la base operaia, che quelle donne e quegli uomini in tuta blu si erano trasformati interiormente, avevano scoperto di esser capaci di pensare e progettare un modo diverso non solo di produrre ma di vivere. C'era stata *una rivoluzione interiore* prodotta dal fatto che era stata data la parola a chi aveva taciuto ed obbedito per decenni a gerarchie superiori, fossero preti, padroni o dirigenti di partito. Tra la facoltà data ai delegati di rappresentare un gruppo omogeneo, la facoltà di esprimere i problemi di quel gruppo e di trasmetterli a terzi, l'acculturazione delle 150 ore, il dibattito politico quotidiano, presente ovunque – si verifica in quegli anni un processo di maturazione collettiva che crea veramente “un uomo nuovo” e quindi produce un intelletto collettivo, un'intelligenza sociale che in gran parte si esprime in progetti di modificazione dell'organizzazione e dell'ambiente di lavoro. *Nulla di tutto questo venne raccolto e valorizzato dalla classe dirigente dell'epoca, con la quale la direzione del PCI si era allineata nel 1976/77*. Suonano quindi ancora oggi perfettamente intonate le parole di Bruno Trentin nel 1974:

“Non siamo quindi solo di fronte alla crisi del padronato e dell’imprenditorialità italiani, ma a tutta una crisi politica, alla volontà o all’incapacità politiche *di non tentare almeno un confronto* [il corsivo è mio, N.d.A.] e un rapporto nuovo, che non sia quello subordinato, coi lavoratori e col movimento operaio”.

I condizionamenti internazionali

Tirare a campare, prendere tempo promettendo e non mantenendo fede alle promesse, firmando accordi senza poi rispettarli, costringendo i lavoratori a scendere in sciopero più volte per chiedere il rispetto degli accordi. Questa la tattica del padronato italiano, un comportamento meschino, incapace di alzare la testa e guardare lontano, incapace di fare una piccola, sia pure minima, scommessa sul futuro, ascoltando le proposte operaie e provando a vedere se dentro c’era qualcosa di buono, qualcosa che poteva rendere più moderno, più efficiente il sistema. Ma la narrazione costruita su quegli anni dice l’esatto contrario, ci racconta di soprusi e prevaricazioni che manager e dirigenti hanno dovuto subire, ci racconta di operai incontentabili che, appena chiuso un accordo ed ottenuti certi miglioramenti, riaprono lo scontro. Ma basta leggere uno qualunque delle centinaia di giornali di fabbrica per constatare che non era così! Le lotte successive a un accordo quasi sempre erano lotte per farlo rispettare e molto spesso il costo per fare applicare le nuove condizioni finiva per assorbire i vantaggi delle condizioni stesse. Ci sono stati eccessi sicuramente, episodi che hanno danneggiato più la lotta operaia che la controparte, c’è stato un senso di rivalsa dopo decenni di umiliazioni, ma la classe operaia è stata ridotta sulla difensiva *già tre anni dopo l’autunno caldo*, con lo scoppio della crisi petrolifera. L’unico tentativo di formulare una diversa organizzazione del lavoro che tenesse conto delle rivendicazioni operaie – in particolare nei riguardi del cottimo e dell’orario di lavoro – fu il documento Pirelli, che Confindustria lasciò cadere nel vuoto. 1972, prima del fallimentare progetto di integrazione con la Dunlop. E, visto che abbiamo tirato in ballo un progetto d’internazionalizzazione di una grande impresa italiana con una grande impresa britannica, sarà forse il caso di ricordare un altro episodio che

presenta certe analogie, l'accordo tra Innocenti e British Leyland. Vale la pena ricordare questo episodio per sottolineare come l'investimento della società pubblica inglese a Lambrate fosse stato immaginato come l'investimento in una realtà produttiva migliore, quanto a efficienza, delle fabbriche inglesi, che erano caratterizzate – e lo furono fino alla fine degli anni '70, quando arrivò la castigamatti Margareth Thatcher – da una conflittualità endemica rispetto alla quale quella italiana era povera cosa. Insomma, l'Italia degli scioperi di reparto, di quella che fu chiamata “la conflittualità permanente” non era un'eccezione in Europa.

Agnelli trova in CGIL l'alleato migliore

Ma torniamo al tema dell'impenetrabilità del padronato e del management italiani alle proposte d'innovazione del sindacato dei consigli. La crisi petrolifera del 1973 ributta dunque la classe operaia sulla difensiva, il grande slancio dei movimenti del '67/'68 viene fermato dall'effetto domino dell'aumento dei prezzi del greggio. La chimica italiana che aveva puntato sulla chimica di base e l'industrializzazione del Mezzogiorno che ruotava attorno al famoso “Piano chimico” del 1972, subiscono un colpo mortale secondo un copione che vedremo ripetersi tante volte nei decenni successivi: scegliendo le basse tecnologie ci si trova poi fuori mercato appena le innovazioni o i mutati rapporti di forza tra potenze cambiano la struttura dei costi. Ma tutto questo non fermò la dinamica conflittuale nelle fabbriche, suscitata dalle misure di austerità ma anche dalla preoccupante escalation della cosiddetta “strategia della tensione”. Il 1974 è l'anno della strage di Piazza della Loggia a Brescia e della bomba sul treno “Italicus”. Mantenere alta la tensione nelle fabbriche era anche un modo per assicurare quella che il PCI chiamava “la vigilanza democratica”. Traccheggiare, prendere tempo, firmare accordi e non rispettarli non bastava più, ci voleva qualcosa di più consistente, ci voleva un ammortizzatore sociale che non fosse semplicemente un'integrazione del reddito ma una vera e propria arma di pacificazione di massa. Nasce qui, all'interno dell'accordo Agnelli-Lama sulla scala mo-

bile del gennaio 1975, quello stravolgimento del ruolo e delle funzioni della Cassa Integrazione, che diventa per il padronato uno straordinario strumento di flessibilità a carico della fiscalità generale ed al tempo stesso di disciplinamento e ristabilimento dell'ordine in fabbrica, perché, con la scusa di una ristrutturazione o di una diminuzione delle vendite, la direzione di un'azienda può mettere a zero ore gli elementi più ribelli, i delegati più combattivi, può insomma effettuare una selezione i cui intenti discriminatori non sono così facili da dimostrare. Al tempo stesso la Cassa Integrazione consentirà a migliaia e forse milioni di lavoratori di percepire *per anni* un sussidio pari all'80% e anche al 90% del salario standosene a casa.

E pensare che la Cassa Integrazione era stata istituita con ben altra finalità, quella cioè di consentire a un'azienda in difficoltà di "avere un momento di respiro" per potersi rinnovare, per potere introdurre nuove tecnologie e presentarsi sul mercato con una competitività rinnovata. Era uno strumento che poteva servire a risolvere uno dei problemi storicamente più drammatici del capitalismo italiano: la riluttanza a investire in innovazione, accontentandosi di vivacchiare sul differenziale di costo del lavoro e, a quei tempi, sulla svalutazione della lira.

Scelte industriali di basso profilo per arginare l'emancipazione di classe

Gli anni '70 si chiudono con una sconfitta clamorosa del movimento di classe e delle sue rappresentanze, i vincitori scrivono la storia mettendo sul banco degli accusati il sindacato, ridicolizzando le sue proposte di modificazione dell'organizzazione del lavoro, l'accusato si sparge il capo di cenere, i vincitori chiedono per sé la pensione di guerra e si presentano come i salvatori dell'assetto economico e sociale. *In realtà sono loro a doversi vergognare* non solo per la cocciuta ostinazione con cui hanno rifiutato ogni dialogo costruttivo ma anche per aver deliberatamente mandato in malora interi assetti produttivi, la chimica, la chimica fine, l'elettronica, la siderurgia, con ricadute devastanti su settori fortemente dipendenti da quelle, come l'agroalimentare. Bastano le vicende

della Montedison o dell'Alfa Romeo a disegnare un ritratto dell'inettitudine della classe dirigente italiana dell'epoca. Il genio degli ingegneri italiani progetta il primo personal computer ma la miseria del capitalista italiano trova che è troppo rischioso metterlo in produzione, meglio investire nell'immobiliare. A fare le spese di questa miseria è il modello della grande fabbrica, è il modello della grande azienda multinazionale, l'Italia si rifugia nella frammentazione produttiva dei distretti, porta all'esasperazione la miniaturizzazione dell'impresa, si esaltano le virtù della piccola impresa iperflessibile ma priva di risorse per affrontare una rivoluzione tecnologica che si sarebbe affermata in maniera travolgente negli anni Novanta con l'informatica. L'Italia sceglie la mediocrità delle tecnologie mature, delle basse tecnologie, in un quadro organizzativo dei processi produttivi che si spiega solo con la preoccupazione di evitare le concentrazioni operaie. Queste scelte di basso profilo vengono mascherate dal glamour della moda e dell'arredamento: gli stilisti, i fabbricanti di scarpe, di occhiali, di jeans e magliette, di cucine e divani, fanno i soldi a palate. Il postfordismo all'italiana assomiglia alla rivoluzione urbana di Parigi dopo la Comune, quando i boulevard cancellarono interi quartieri proletari e popolari. La piccola impresa flessibile dei distretti è il modello contrapposto alla grande concentrazione operaia di fabbrica. L'egoismo dell'operaio-artigiano diventato piccolo imprenditore, padroncino del capannone, deve prendere il posto della solidarietà di classe del sindacato dei consigli. La paura che qualcuno gli porti via il gruzzolo accumulato, la paura di venir derubato dallo Stato e dalla sua fiscalità, produce il terreno fertile alla Lega, un fenomeno che nasce in realtà non dalla fobia per i "diversi" ma dalla scelta capitalistica – supportata dal PCI nelle regioni "rosse" della Terza Italia – di depotenziare l'esplosiva energia della classe operaia di fabbrica mediante l'istituzionalizzazione di un'economia di reti di aziende piccole e medie. La morale pubblica cambia di segno e il Mezzogiorno si stacca lentamente dal corpo del paese. Con le privatizzazioni dei primi anni 90, con la demolizione dell'industria pubblica, cade definitivamente una prospettiva d'industrializzazione del Mezzogiorno, le uniche risorse d'investimento saranno i fondi europei, a intercettarli il solito immarcescibile strato

parassitario. Inizia la scalata della criminalità organizzata e collegata a reti internazionali verso il business della finanza, dell'immobiliare, delle grandi opere pubbliche, dello shipping, della ristorazione, del turismo, dell'arte. A fare i killer di strada resteranno i bassi ranghi, la manovalanza giovanile, i piccoli esattori. Le mafie, quelle vere, e la massa di liquidità che immettono nel sistema, sia in termini di spregiudicatezza imprenditoriale, sia in termini di risorse, ormai competono con successo con i soci di Confindustria. La "borghesia produttiva" italiana si è strappata le penne negli anni 70. Ha sconfitto la classe operaia, certo, ma al prezzo di cambiare il suo DNA. Oggi, dopo che la crisi del 2008 ha distrutto il 25% del potenziale produttivo del Paese, sono una minoranza le imprese operanti che si sono assicurate un avvenire. Sono quelle che hanno saputo entrare nelle reti globali. "Non sono molto di più del 20% del totale le nostre imprese che si muovono con sicurezza nei mercati globali. A esse va imputato circa l'80% del valore generato dal sistema manifatturiero", scrive Giuseppe Berta nello stesso volume, (p. 322). Di queste una buona percentuale, in particolare nella meccanica, dipende dalla Germania. Il resto galleggia. Quando Draghi lascerà l'incarico alla BCE e arriverà qualcuno al suo posto che aumenterà i tassi, sia pure di poco, ci sarà una resa dei conti dalle conseguenze inimmaginabili.

Faziosi, noi?

Abbiamo tracciato un racconto fazioso, abbiamo introdotto una forzatura? A leggere i giornali, a guardare le televisioni, ad ascoltare le radio, sembra di sì. A chi sta a contatto con le aziende e le pubbliche amministrazioni, a chi fa il consulente e non il faccendiere, a chi si confronta ogni giorno coi colleghi e ne sente di tutti i colori, a chi sembra di aver capito, dopo anni di esperienza, dove sta l'imprenditoria vera, l'innovazione e dove sta invece la rendita, il parassitismo, i giochetti strani per far quadrare i bilanci e la facoltà, mediata da quelli che contano, di ristrutturare i propri debiti con le banche all'infinito – a chi giorno per giorno tocca con mano tutto questo, la nostra narrazione non risulta forzata ma semmai largamente incompleta. Per esempio non abbiamo ti-

rato in ballo i comportamenti del mondo bancario che premiano le società e le aziende sconfitte dal mercato e forniscono ben magro supporto a quelle che potrebbero affrontare tranquillamente i suoi rischi, producendo in tal modo una strisciante selezione a rovescio. Le banche, avendo largheggiato nei crediti a società che oggi sono alla canna del gas, si sono riempite di *non performing loans* che appesantiscono i loro bilanci e le rendono prudentissime nell'erogare credito ad aziende virtuose che ne avrebbero bisogno per sostenere un livello elevato d'innovazione. L'effetto che Wikipedia attribuisce allo Statuto dei Lavoratori, scoraggiare i bravi e premiare i pessimi, è esattamente quello che si può imputare al rapporto odierno tra mondo bancario e mondo dell'impresa. Le condizioni offerte alla rendita nei prestiti bancari sono molto migliori e non paragonabili con quelle offerte al profitto.

Ma questo non è che l'epilogo o, meglio, il nuovo livello di assestamento di una vicenda capitalistica e manageriale che affonda le sue radici nei primi anni '60. Sono proprio i quattordici saggi contenuti nell'Annale Feltrinelli *L'approdo mancato* a fornirci analisi e informazioni al riguardo. Proviamo a leggerli.

Come scrive Marco Magnani, del Dipartimento Economia e Statistica di Bankitalia, nel saggio che segue la bella introduzione di Franco Amatori, lo slancio riformatore del primo centro-sinistra fu bloccato sul nascere dalle correnti conservatrici della DC alle quali Guido Carli forniva la sua competenza tecnica come Governatore. Il sogno di un capitalismo di stato attento agli equilibri sociali svanì in fretta. Ma la neghittosità del padronato nostrano si manifestò in maniera più plateale quando gli azionisti di maggioranza delle società elettriche, riempiti di danaro dagli indennizzi della nazionalizzazione, dimostrarono di non sapersene che fare, non furono in grado di elaborare una strategia d'investimenti qualsiasi, accontentandosi di covare il loro gruzzolo o di spenderlo per controllare l'informazione e la politica. Marina Comei, docente all'Università di Bari, nel saggio *La nazionalizzazione elettrica: il doppio shock*, scrive che le grandi imprese private furono "inondate da denaro pubblico che sarebbe stato usato per confusi progetti di ristrutturazione di natura prevalentemente finanziaria, spesso

fuori da una logica industriale ma destinati a incidere non poco sul sistema delle grandi imprese, sul destino di un settore strategico come quello chimico. All'imprescindibile privata, alle grandi famiglie del capitalismo italiano veniva richiesto, per la riallocazione di risorse ingenti che gli erano state affidate, un impegno che veniva per molti aspetti disatteso (...) la grande impresa italiana non coglieva l'occasione che le era offerta, la chimica viene avviata ad un declino inarrestabile, comprensibile solo alla luce di una catena di errori e di valutazioni di corto respiro". Lapidaria la conclusione di Magnani: "Piuttosto che puntare su innovative ristrutturazioni dell'attività produttiva sulla cui base aprire un confronto coi sindacati, le imprese cercarono recuperi di competitività tramite una mera intensificazione dei tempi di lavoro, con lo sfruttamento (...) si dimostrarono riluttanti a investire e a innovare, preferendo esportare capitali all'estero (...) fu posto in atto una specie di 'sciopero del capitale'" (p. 23). Nel saggio successivo, dal titolo esplicito *Il fallimento dei progetti tecnologici di frontiera*, Mario Perugini, docente di storia economica e storia d'impresa alla Bocconi, entra nel merito delle occasioni mancate, soffermandosi sui casi ben noti del nucleare con il CNEN di Felice Ippolito, dell'elettronica con la crisi dell'Olivetti e della chimica con la Montecatini. Scrive Perugini: "La parabola vissuta dall'Olivetti preannuncia nel suo svolgimento il declino che colpirà altre storie industriali italiane nei decenni successivi: il salvataggio con l'intervento di Mediobanca; l'intrecciarsi dei tentativi di rilancio dell'azienda con le pressioni miranti a favorire i concorrenti stranieri, accettate con naturalezza dall'establishment politico e finanziario italiano; la teorizzazione di un'impossibilità congenita per l'Italia a entrare in settori fortemente innovativi e tali da richiedere cospicui investimenti in ricerca e sviluppo; il conseguente ripiegamento su tecnologie mature e in via di superamento; la cessione dei nuclei produttivi tecnologicamente avanzati alla concorrenza estera; la prevedibile obsolescenza delle tecnologie mature" (p. 28). Perugini individua varie ragioni strutturali per spiegare questo fallimento, la dimensione insufficiente della domanda, l'assenza di un'industria robusta di componenti (es. i semiconduttori) che determina una dipendenza tec-

nologica dall'estero (conviene produrre su licenza invece di sviluppare una propria autonoma attività di R&S), la pochezza degli investimenti privati in ricerca ed i difetti storici dell'Università italiana. Per non parlare del caso della petrolchimica, dell'incapacità o non volontà dell'attore pubblico di coordinare le iniziative di nuovi entranti, costruendo una strategia per il Paese. Prosegue Perugini: "Questi nuovi arrivati, spesso privi di una reale solidità finanziaria e industriale, fanno il loro ingresso nel settore attratti non solo da ottimistiche (e irrealistiche) speranze di profitto, ma soprattutto dalla possibilità di ottenere sostanziosi finanziamenti statali" (p. 47). Sugli effetti che questa politica ebbe nel Mezzogiorno Leandra d'Antone, docente di storia economica alla "Sapienza" di Roma, così si esprime: "Oltre che in Calabria la chimica italiana cadde negli anni Settanta a Brindisi, Porto Torres, Ottana per dissennatezza o avidità, e non solo quella avventurista rappresentata dalla Sir di Angelo Rovelli o dalla Liquichimica di Raffaele Ursini. La guerra tra grandi gruppi chimici (Eni, Montedison, Sir e Liquichimica) è nota per i suoi paradossi: l'espansione degli impianti con localizzazioni improprie e moltiplicazione di insediamenti per garantire presenza a tutte le imprese in conflitto ciascuna agganciata a una corrente partitica, o partecipazioni incrociate di quote azionarie, o persino il ricorso alla scomposizione a pezzi della stessa impresa per accedere a più agevolazioni e contributi dell'intervento straordinario". Si passa dalla neghittosità di chi non vuole o non sa usare in modo appropriato i generosi indennizzi della nazionalizzazione all'avventurismo rapace di chi vede nell'industrializzazione del Mezzogiorno il pretesto per praticare senza ostacoli ogni sorta di nefandezze. Il saggio di Andrea Colli, *La crisi delle grandi famiglie*, riprende la tematica più volte esplorata dell'assetto piramidale del potere capitalistico che, garante Mediobanca, mantiene intatta la sua struttura grazie a un mercato mobiliare asfittico, a patti di sindacato e incroci azionari volti a preservare il potere della famiglia più che ad assicurare uno sviluppo delle società, con dei manager che sembrano membri della famiglia stessa ed un rischio permanente che la generazione successiva a quella dei fondatori sia del tutto inadeguata ad assicurare una continuità nello sviluppo. Unico tra i paesi industrializzati, l'Italia teme il fraziona-

mento della proprietà e l'azionariato diffuso e nel momento in cui, nel 1974, finalmente si vara la legge istitutiva della Consob per "sospingere il capitalismo familistico italiano fuori dai recinti in cui era racchiuso, per farlo approdare ad un più ampio contesto più simile a quello che stava sviluppandosi in altri paesi europei" (Cavazzuti) e permettere la nascita di *public company*, si vara una riforma che "rompe un equilibrio senza un disegno di regole organiche". E qui avviene, guarda caso, il contrario di quanto si era prefissa l'istituzione della Consob, una serie impressionante di scandali che segnano la storia finanziaria italiana degli anni '60 e 80, da Sindona al Banco Ambrosiano, da Lockheed all'EFIM. È la storia di quei "capitani di sventura", come sono stati definiti, che hanno inferto un ulteriore colpo al già dissestato sistema capitalistico privato e hanno contribuito a degradare il sistema pubblico, una storia che Filippo Cavazzuti, docente all'Università di Bologna, già Sottosegretario al Tesoro del primo governo Prodi, ripercorre nel saggio *Gli effimeri anni ottanta: la mancanza di regole e il vuoto degli istituti di controllo*.

Basterebbe ricordare questi avvenimenti per rendersi conto della spudorata disonestà intellettuale dell'ignoto estensore della voce "autunno caldo" di Wikipedia, citata all'inizio, quando scrive:

L'autunno caldo provocò, o concorse a provocare, la fuga dei *capitali*, l'impenata dell'*inflazione*, e più in generale un decennio di *recessione*.

Il triste declino dell'impresa pubblica

Ma non è finita, finora abbiamo citato i saggi che trattano i comportamenti del sistema privato, manca "l'altra metà del cielo": il sistema pubblico, le imprese che facevano capo all'IRI, all'ENI, all'EFIM e così via. Ne parla Luciano Segreto, docente di storia internazionale all'Università di Firenze nel saggio *La degenerazione dello stato imprenditore*. Com'è noto, il sistema dell'economia pubblica messo in piedi durante il fascismo e poi rafforzato dai governi del dopoguerra ha potuto contare su manager straordinari, che hanno cambiato il volto all'assetto industriale del paese,

uomini come Enrico Mattei, Oscar Senigaglia, Raimondo Luraghi, Guglielmo Reiss Romoli. Qualcuno ha pagato con la vita (Mattei), altri con la defenestrazione (Luraghi) la colpa di aver creato delle straordinarie opportunità per il Paese. Il sistema pubblico ha dato un impulso determinante alla modernizzazione del Paese, ha creato una cultura manageriale e uno stile di relazioni industriali che hanno consentito anche al sindacato di fare dei passi avanti, in parecchie circostanze, prima e dopo l'autunno caldo, ha contribuito a spezzare la resistenza padronale alle rivendicazioni sindacali. La parabola discendente inizia forse proprio con l'istituzione del Ministero delle Partecipazioni Statali ed è tutta segnata dalla graduale, progressiva ingerenza del ceto politico nelle scelte imprenditoriali. Ne fa le spese soprattutto il tentativo d'industrializzazione del Mezzogiorno, come bene mette in luce anche Leandra d'Antone nel suo saggio già citato. Aver creato delle istituzioni speciali, dei Ministeri ad hoc per lo sviluppo del Mezzogiorno, che diventavano preda di correnti democristiane e dei loro alleati, ha rovinato la scelta – quella sì giusta – di creare un intervento straordinario, scelta che è stata alla base della creazione della Cassa per il Mezzogiorno. Ma torniamo al saggio di Luciano Segreto. Con l'arrivo di Petrilli alla presidenza dell'IRI, fortemente voluto da Fanfani, avviene un cambio generazionale nel management delle imprese pubbliche: “Una nuova generazione di manager pubblici si affacciava sulla scena (...) la gran parte di essi aveva assunto la connotazione dei manager cinesi dell'epoca della rivoluzione culturale: ‘rossi ed esperti’, un'espressione che in Italia si traduceva in ‘fedeli ed esperti’, perché la fedeltà al partito, alla corrente del partito o al personaggio più in vista di una corrente finiva per decretare la possibilità di una conferma o di una promozione nella gerarchia delle aziende pubbliche” (p. 59). Quando lo scoppio della protesta operaia nel 68/69 pone il ceto dirigente italiano di fronte a problematiche nuove, quando la situazione internazionale con la fine dell'equilibrio di Bretton Woods e la crisi petrolifera mettono fine agli “anni del miracolo”, quando governare diventa difficile, la DC e poco dopo il PSI aderiscono a “una concezione spartitoria delle posizioni di governo e di sottogoverno che arrivava fin dentro le imprese pubbliche, dove ogni singola poltrona poteva essere

funzionale a quello scopo strategico” (p. 61). Le aziende dell’IRI, dell’ENI vengono chiamate a investire nei posti più improbabili, nei collegi elettorali del potente di turno e se il peso di costui non basta, si mette in moto una coalizione d’interessi localistici nella quale il sindacato si butta a corpo morto, diventando esso stesso un motore della degenerazione di un sistema pubblico, che era nato invece per raddrizzare gli squilibri storici del Paese e compensare la pochezza del suo capitalismo privato. Inizia allora quella storia che ancor oggi vediamo ripetersi in termini analoghi a Gioia Tauro, a Taranto, anche se l’industria pubblica è ridotta a ben poco. La natura meravigliosa d’interi territori viene distrutta per lasciar spazio a iniziative industriali e commerciali che muoiono sul nascere o che non nasceranno mai. E intanto “chi s’è visto s’è visto”. Che il rubinetto dei soldi lo aprisse allora la DC e oggi lo aprano gli uffici di Bruxelles, non cambia nulla, finiscono sempre nelle mani di quella classe di professionisti del finanziamento pubblico che rappresenta una componente essenziale della borghesia parassitaria italiana. I manager pubblici che non si piegavano alle direttive politiche cominciarono ad esser fatti fuori senza tanti complimenti o costretti alle dimissioni. “La vicenda che meglio simboleggia la piega presa da questo processo” – continua Segreto – “ri-guardò uno dei migliori manager che l’IRI avesse mai avuto, Giuseppe Luraghi” (p. 63/64). L’uomo che aveva portato l’Alfa Romeo a diventare un mito nel mondo dell’auto, mito che non si è spento nemmeno dopo la crisi drammatica dell’azienda e la chiusura dello stabilimento di Arese, fu costretto ad andarsene, assieme al suo staff, perché si rifiutava di costruire uno stabilimento nel collegio elettorale di un capo democristiano. A cacciarlo fu lo stesso Presidente dell’IRI, Petrilli, che giustificò la sua decisione con la “necessaria ricerca di una soluzione che consentisse agli azionisti di affidare la realizzazione del programma tracciato per la società a organi fiduciari tutti concordi sulla validità dello stesso” (cit. a pag. 65 del saggio di Segreto). Luraghi aveva iniziato una collaborazione con la Fiat per sviluppare i motori Diesel. Dopo la sua uscita l’Alfa sarebbe stata infeudata e poi venduta alla Fiat e ne avrebbe seguito il triste destino fino al collasso del 2002, mentre i vertici dell’IRI venivano messi sotto accusa dalle inchieste della magistratura sui cosiddetti “fondi neri”.

Su questa vicenda si chiude il saggio, concludendo che il finanziamento occulto ai partiti “era solo l'altra faccia della medaglia di una maniera di interpretare l'intervento dello Stato per fini di stabilizzazione politica e sociale, quando non di arricchimento personale, come se aumentare o garantire il mantenimento dei livelli occupazionali consentisse qualsiasi cosa e generasse impunità. Ogni logica industriale, ogni precauzione legata a principi di sana e corretta gestione aziendale, ogni ponderata e prudente analisi del rapporto costi/benefici erano state progressivamente attenuate, svuotate di significato fino a cancellarle completamente. Dalle macerie provocate da questa politica si sarebbe usciti molti anni più tardi” (p. 67).

Autoestinguersi pur di esorcizzare il conflitto

Usciti? Ma quando si è usciti? Quando Andreatta ha incontrato fondi d'investimento e banchieri internazionali a bordo dello yacht “Britannia” al largo di Civitavecchia ed ha presentato la lista delle aziende pubbliche in vendita? Sulla vicenda della cessione del patrimonio industriale pubblico ai privati si sofferma il saggio di Fabio Lavista, *San Vittore e lo yacht 'Britannia'*. I “gioielli di famiglia” vengono ceduti tra il 1992 e il 2000 per fare cassa. “Gioielli” che in parte non erano più tali, ma aziende con gravi indebitamenti. Non c'è alcun progetto strategico, alcuna idea per il futuro, si tratta di raccogliere liquidità per tappare i buchi delle finanze dello Stato. È il prezzo per rispettare i parametri di bilancio che il governo europeo, preda del neoliberalismo più insensato, impone allo stato italiano: “alla fine del lungo percorso di privatizzazione i proventi (accumulati tra il 1995 e il 2000) ammontarono a 160 miliardi di euro, circa un terzo dei quali concentrati negli ultimi quattro anni del periodo considerato” (p. 293). In questa luce acquista senso la storia di Tangentopoli. Le inchieste di “Mani pulite” hanno spianato la strada alla privatizzazione. Aver ceduto una parte importante della storia industriale e imprenditoriale del paese a investitori/speculatori internazionali non ha avuto le pesanti conseguenze che ha avuto invece, sugli equilibri di potere all'interno della nostra società,

aver consegnato la rete autostradale e la rete delle telecomunicazioni a gruppi industriali (Benetton, Pirelli) che si sono trasformati in *gestori di reti*, attività molto più redditizia che quella manifatturiera, anche per la totale libertà che è stata loro concessa di manovrare le tariffe. Si sono creati dei monopoli privati che hanno riprodotto in termini nuovi la vecchia struttura piramidale. Ma con una differenza: sotto il gruppo delle società che godono di posizioni di privilegio o delle società che hanno creato le loro fortune con le delocalizzazioni, non c'è più un tessuto di imprese medio-grandi ma una frammentazione di microimprese. Con il "pacchetto Treu" del 1997 veniva istituzionalizzata una precarizzazione del lavoro già largamente diffusa, in particolare nei distretti, nelle regioni meridionali e stava diventando strutturale in una serie di nuovi settori, esplosi con l'applicazione delle nuove tecnologie, con il diffondersi di nuovi stili di vita, con l'afflusso di forza lavoro extracomunitaria. Al centro del diritto del lavoro ormai non stava più il lavoratore ma l'impresa, nuova fonte dell'ordinamento giuridico.

Il capitalismo italiano si è estinto. Ma i suoi eredi veri non stanno più qua, si perpetuano nel flusso del capitalismo transnazionale, delle reti globali. La memoria degli anni '70 per loro non è più un problema. Roba sepolta. Noi invece di quella memoria ne abbiamo bisogno più che mai. Tutelarla è un dovere.

6. La rivista “Primo Maggio” e il movimento del ‘77

Ripensando al ‘77 mi viene da ragionare sul problema delle generazioni. Il pensiero politico che ha ispirato la nostra attività di militanti, il pensiero del cosiddetto “operaismo”, si è formato nei primi anni ‘60.

Per la generazione del ‘68 eravamo già “anziani”. Passeranno altri 8/9 anni e la generazione del ‘68 sarà contestata, in molti dei suoi principi, dalla generazione del ‘77. Dal punto di vista anagrafico, dal ‘61, nascita dei “Quaderni Rossi”, al 1977 ci sono 16 anni di differenza. Com’è possibile in un arco di tempo così breve che si succedano tre generazioni?

Nei momenti di grande fermento sociale e culturale è chiaro che il termine “generazione” non può essere misurato in termini anagrafici ma solo in termini di valori, mentalità, ideologie, agire collettivo e così via. E quindi nei periodi d’immobilismo sociale, quelli nei quali la soggettività degli attori sociali sembra essersi spenta, le generazioni sembrano essere più “lunghe”. Dal 1980 alla grande crisi del 2008 è come se fosse vissuta una sola generazione, che ha assorbito, subito i valori che le sono stati imposti, non se li è creati da sé.

Ma ho l’impressione che ne stiamo uscendo e che si stia ripetendo un fenomeno che spesso si è verificato nella storia, quello di una polarizzazione fortissima tra una grande maggioranza che subisce passivamente ed una piccola minoranza che comincia a scalciare, consapevole della propria debolezza, del tremendo squilibrio di forze ed allora cerca di affinare lo sguardo per studiare i nervi scoperti del sistema e poter colpire quelli per farsi sentire.

Certo, il periodo degli ultimi 15 anni è quello che si può dire della “generazione digitale”, una generazione investita da una tecnologia talmente pervasiva e totalitaria che si capisce bene come sia stata travolta dalla novità dei suoi paradigmi ed abbia dovuto subirla.

Ma è anche la generazione che ha scoperto abbastanza presto la vulnerabilità e fragilità di un mondo digitale. Penso agli hacker, penso alle lotte nella logistica. Sparute minoranze ma che forse ci indicano una strada. L’importante è che si sia riaperto il discorso del conflitto sulle condizioni ed i termini del lavoro come merce. Perché è qui che può tornare ancora

utile il sistema di pensiero dell'operaismo, altrimenti sarebbe diventato inservibile ed oggetto solo di studi filosofici e politologici.

Nel '77 il nostro modo di agire politico si esprimeva attraverso le pagine di una rivista – “Primo Maggio” appunto – che avevamo fondato nel 1973, l'anno del grande choc petrolifero, quando per la prima volta è stato posto a livello globale “il problema energetico”. Il nostro programma era molto chiaro, il ragionamento di fondo che ci ha portati alla decisione di fare quella rivista era il seguente: lo slancio antagonista, ribelle, innovatore del '68 si stava esaurendo ma la conflittualità ormai era entrata nelle fibre stesse del sistema. Qual era il problema? Che il cervello capitalistico aveva cominciato a produrre non solo degli anticorpi ma una nuova strategia in grado di neutralizzare, assorbire, rendere inoffensivi i conflitti, spostando l'asse del confronto tra capitale e lavoro su una dimensione insolita, una dimensione che Marx aveva genialmente già intuito, quella della produzione di ricchezza *ex nihilo*. Riuscimmo così a definire, a tracciare le caratteristiche della finanziariaizzazione dell'economia. In secondo luogo, riuscimmo a cogliere l'importanza del settore dei trasporti merce in un'economia degli scambi sempre più globale, in pratica l'importanza della logistica. Abbiamo avuto, come si dice, la vista lunga.

Il soggetto sociale però sul quale continuavamo a far ruotare tutti i nostri ragionamenti restava la classe operaia di fabbrica, essa restava il nostro ancoraggio alla militanza attiva, la nostra certezza. Il movimento del '77 infranse questa certezza. Là dove noi vedevamo un'innovazione permanente del conflitto, là dove noi vedevamo emancipazione, tensione costante alla liberazione, il movimento del '77 vedeva istituzioni totali, sistemi disciplinari: fabbrica, carcere, manicomio.

Ci restavano due strade: arroccarci nelle nostre convinzioni, nel nostro paradigma operaista, oppure cercare di capire cosa succedeva nella testa di questa nuova generazione e di confrontarci direttamente con essa.

Scegliemmo la seconda strada e così scoprimmo una nuova dimensione del lavoro, che allora si chiamava in vari modi, autovalorizzazione, rifiuto del lavoro subordinato, rifiuto dei suoi ritmi, delle sue gerarchie, un rifiuto che esisteva già nelle lotte operaie, dal '60 in poi, anzi era stato alla base

delle nostre convinzioni operaiste. Ma il rifiuto di cui parlava il movimento del '77 era più radicale, *era un rifiuto dei parametri spazio-temporali del lavoro subordinato*, al punto di superare l'esistenza stessa della classe operaia. Era una sfida non da poco, la generazione del '77 si caricava sulle spalle un'impresa titanica, quella del superamento del sistema fordista. Ma fu schiacciata dallo scontro armato tra Stato e movimenti di cosiddetta guerriglia urbana, fu stritolata in quella morsa ed il compito di superare il sistema fordista fu assunto direttamente dal capitale, sarebbe avvenuto seguendo le sue regole e i suoi tempi, la sua volontà, la sua determinazione a riportare indietro il rapporto tra lavoro e capitale, a ristabilire l'ordine precedente il ciclo delle lotte che dal '60 all'80 aveva scosso l'Italia. Avrebbe potuto esserci un passaggio dal fordismo al postfordismo "dal basso", fu invece l'ennesima "rivoluzione dall'alto".

Non è stato facile riprendersi da quelle batoste. Alcuni di noi avevano subito la galera, altri avevano perso il lavoro, altri avevano dovuto emigrare, decine di migliaia di operai, di delegati, di quadri sindacali erano stati espulsi dalle fabbriche, dal processo produttivo. Le trasformazioni del capitale non incontravano più resistenze.

Quando si è ricominciato a ragionare – adesso parlo soprattutto per me – invece di aggirarci in mezzo alle rovine di un sistema fordista per cercare di salvare qualche mobile di casa, si è cercato di entrare nella mentalità dei nuovi soggetti sociali che il superamento del fordismo aveva creato, per esempio i lavoratori autonomi "di seconda generazione", e ci è tornato molto utile ricordare le esperienze fatte con il movimento del '77, per esempio il rifiuto del lavoro subordinato, il che significa anche rifiuto del lavoro salariato, meglio, rifiuto della forma salario.

Che cosa abbiamo scoperto? Che per capire quel mondo – di cui nel frattempo anch'io avevo cominciato a far parte – la nostra cultura marxista, operaista, non serviva a nulla. Perché a quel mondo erano estranei la forma salario, la forma del conflitto – lo sciopero – l'appartenenza di classe – si tratta di piccolo-media borghesia – e soprattutto la prospettiva rivoluzionaria. Un solo assioma di Marx abbiamo saldamente tenuto a mente: che il lavoro è una merce. E su questo abbiamo costruito un percorso di associazionismo, di sindacalizzazione, di mutualismo che sta

andando avanti ed ha arricchito il panorama della rappresentanza del lavoro in Italia e altrove, ha dato dignità a molte persone ed è riuscito anche a modificare alcune norme giuridiche che creavano delle evidenti ingiustizie fiscali e sociali.

Forlì, 5 dicembre 2017

Bibliografia essenziale:

La rivista "Primo Maggio" (1973-1989). DVD con la raccolta completa della rivista. Derive&Approdi Editore, Roma 2010.

Il lavoro autonomo di seconda generazione. Scenari del postfordismo in Italia, a cura di Sergio Bologna e Andrea Fumagalli, Feltrinelli/Shake Editori, Milano 1997.

Collettivo di "Primo Maggio", *La tribù delle talpe*, a cura di Sergio Bologna. Opuscoli Marxisti, Feltrinelli, Milano 1978.

www.actainrete.it

7. Il “lungo autunno”: le lotte operaie degli anni ‘70

Nel 1969 erano in scadenza molti contratti nazionali di lavoro di categorie importanti, come i metalmeccanici, i chimici, gli edili, gli alimentaristi, gli ospedalieri, gli autoferrotranvieri, i braccianti ed altri. I rinnovi riguardavano 4 milioni e mezzo di lavoratrici e lavoratori. Le organizzazioni sindacali CGIL, CISL, UIL diedero vita a una serie di agitazioni che riscossero una partecipazione così massiccia, convinta e rabbiosa da creare uno stato eccezionale di mobilitazione nel paese, dal settembre al dicembre di quell’anno. Da allora questo passaggio della storia italiana è stato chiamato “l’autunno caldo”.

Se osserviamo questi avvenimenti in una prospettiva storica, sia pure di medio periodo come il secondo dopoguerra, dobbiamo riconoscere loro carattere di eccezionalità non tanto per le forme di lotta adottate – scioperi, cortei, manifestazioni, occupazione di spazi pubblici ecc. – quanto per il senso di forte identità che la classe operaia di fabbrica ha saputo esprimere nei confronti del resto della società. Il decennio precedente, quello che si apre nel 1960 con la lotta degli elettromeccanici milanesi, è come un lungo preambolo di quel confronto sempre più aspro tra sindacato e rappresentanze padronali che nell’autunno del 1969 avrebbe assunto le caratteristiche di un vero e proprio scontro di classe. Pertanto “l’autunno caldo” va inteso come il coronamento di un “ciclo” storico durante il quale sono stati messi in gioco valori morali e condizioni materiali che vanno oltre le relazioni industriali perché investono l’intera società, ma è anche il punto di partenza di un altro ciclo caratterizzato da forti tensioni sociali e politiche, che rimisero in discussione i rapporti di forza tra le classi attraverso la messa in discussione degli equilibri di potere sul luogo di lavoro. Per questa ragione ci è sembrato legittimo parlare di “lungo autunno” degli Anni ‘70¹.

¹ *La fabbrica fordista e il conflitto industriale*, in “Storia del lavoro in Italia”, vol. VI, a cura di Stefano Musso, “1945-2000”, Castelvechi, Roma 2015; Giuseppe Berta, *L’Italia delle fabbriche. La parabola dell’industrialismo nel Novecento*, Il Mulino, Bologna, 2001; Bertucelli, Pepe, Righi, *Storia del sindacato in Italia*. Vol. IV, *Il sindacato nella società*

Spostare il confronto sindacale dalle condizioni di lavoro al potere in fabbrica e alle decisioni in materia sociale (casa, sanità ecc.) comporta la trasformazione degli strumenti negoziali, come lo sciopero, in manifestazione di volontà politica definibile come movimento di dimensione sociale, *soziale Bewegung*.

Vorremmo così affrontare con un'altra angolazione il cosiddetto "pan-sindacalismo" degli Anni '70, cioè la pretesa del sindacato di considerarsi un soggetto politico a tutto campo, autonomo dai partiti tanto da indirizzare la sua azione rivendicativa anche in contrasto con il partito di riferimento. Negli Anni '70 non si limitò ad affrontare problemi generali – la salute, la casa, i trasporti, l'ambiente – con semplici prese di posizione verbali o con documenti, ma diede vita a mobilitazioni che allargavano il confronto di potere, contribuendo a creare lo spazio tipico dei movimenti sociali di protesta.

La combattività e l'intransigenza del sindacato erano largamente condivise dalla base operaia. C'era la volontà di cambiare le condizioni di vita e di lavoro. C'era la convinzione che era il momento di tentare². Gli strumenti della democrazia parlamentare si erano rivelati insufficienti a realizzare il cambiamento. Dopo il '48, per la pressione degli USA, si è spaccata l'unità sindacale con la creazione di due confederazioni concorrenti alla CGIL, una di ispirazione cristiana e una socialdemocratica, e si è reinstaurato un regime repressivo con licenziamenti di quadri sindacali, in massima parte comunisti, con trasferimenti in "reparti confino" di operai combattivi, si è attuato un

industriale, Ediesse Edizioni, Roma 2008; Aris Accornero, *La parabola del sindacato*, Il Mulino, Bologna 1992.

² La stampa comunista aveva colto allora quest'aria nuova tra la gente, scriveva "L'Unità" del 29 ottobre 1968: "Nessun rinnovo di contratto è in vista a scadenze immediate che possa determinare, secondo la consuetudine, uno stato generale di tensione anche presso categorie non direttamente interessate al rinnovo; ma piuttosto il movimento rivendicativo che si va affermando è un'azione a largo respiro che interessa la condizione operaia in generale dentro la fabbrica, al di là di scadenze fissate e al di sopra di limitazioni burocratiche della lotta secondo schemi artificiosamente fissati a tavolino", cit. in Claudia Magnanini, *Autunno caldo e 'anni di piombo'. Il sindacato milanese dinanzi alla crisi economica e istituzionale*, Franco Angeli, Milano 2006, p. 53.

sistematico rifiuto di riconoscere potere di negoziazione alla rappresentanza dei lavoratori. Pertanto tra gli operai la differenza tra la condizione lavorativa sotto il fascismo e quella sotto la giovane repubblica non era tale da dire “è cambiato qualcosa”.

La condizione della classe operaia negli anni '50 non era solo quella di una massa tenuta ancora sotto un regime autoritario – tranne alcune rare eccezioni di capitalisti “illuminati” – ma una condizione “indegna di un paese civile”. Gli abusi sessuali sulle operaie erano all'ordine del giorno e in zone come il Veneto ritenuti normali, accettati dalle stesse vittime³. Non a caso una parte del clero predicava di evitare alla donna il lavoro industriale se voleva mantenere integra la sua moralità. In moltissime aziende anche grandi, mancavano le mense, spogliatori decenti, cose che non si giustificavano con l'esigenza di disciplina e sembravano piuttosto rivolte a umiliare i dipendenti. Non è un caso che nel risveglio della conflittualità, accanto alla rivincita dei quadri comunisti perseguitati c'è una rivolta suscitata dal sindacalismo cristiano che fa appello non a ragioni di classe ma alla dignità della persona umana.

Nuovi orientamenti del mondo cattolico e del pensiero marxista

Tra il 1959 e il 1970 avviene un radicale cambiamento nel mondo cattolico: “scioperare non era più peccato”. Questo cambio di mentalità, che scandalizzò il padronato abituato a servirsi delle gerarchie cattoliche e dei parroci per tenere sotto controllo la forza lavoro (le parrocchie funzionavano da uffici di collocamento), spiega come i conflitti sindacali abbiano assunto una doppia connotazione politica: “classista” impressa dalla cultura marxista e socialista; “umanista”, di stampo cristiano, per

³ Giovanni Trinca, *Nomade per scelta. Dalle grandi trasformazioni del Veneto agli insediamenti industriali nel Sud*, Edizioni Bibliolavoro, Sesto San Giovanni 2011, dove vengono anticipate alcune osservazioni riprese poi nello scritto *'Prete rossi' e 'sindacato bianco' in destra Piave tra gli anni '50 e '60*, presentato al seminario: “C'era una volta la Città del lavoro”, Montebelluna, 24 maggio 2014.